Die Dampfschiffa... auf dem Bodensee und ihre ...

Friedrich Pernwerth von Barnstein

Wirtschafts- und Verwaltungsstudien
mit besonderer Berücksichtigung Bayerns.
Herausgegeben von Georg Schanz.
XXII.

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

und ihre geschichtliche Entwicklung im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen während ihrer zweiten Hauptperiode (1847—1900).

Mit 1 Karte.

Unter Benützung amtlicher Quellen

von

Friedrich Pernwerth von Bärnstein,
Doktor der Staatswissenschaften.

Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme).
1906.

Vom Herausgeber Professor **Dr. G. Schanz** sind erschienen:

Zur Geschichte der deutschen Gesellenverbände: Mit 55 bisher unve öffentlichten Documenten aus der Zeit des 14. bis 17. Jah hunderts. Leipzig. Duncker & Humblot. 1877. 295 S.

Englische Handelspolitik gegen Ende des Mittelalters mit besonder Berücksichtigung des Zeitalters der beiden ersten Tudors Heinrich VI und Heinrich VIII. Mit dem ersten Benekepreis in Göttingen g kröntes Werk. 2 Bände. Leipzig. Duncker & Humblot. 188 684 u. 672 S.

Die Steuern der Schweiz in ihrer Entwickelung seit Beginn des 1 Jahrhunderts. 5 Bände. Stuttgart. J. G. Cotta'sche Buchhandlun 1890.

Zur Frage der Arbeitslosen-Versicherung. Untersuchungen. 1895. 384 S

Neue Beiträge zur Frage der Arbeitslosen-Versicherung. Berlin Carl Heymanns Verlag. 1897. 216 S.

Dritter Beitrag zur Frage der Arbeitslosen-Versicherung und der Be kämpfung der Arbeitslosigkeit. Berlin. Carl Heymanns Verlag 1901. 399 S.

Das Erbe der Witwen und Waisen der Universitätsprofessoren. Ein Beitrag zur Lösung der Collegiengelderfrage in Bayern. Bamber 1897. 80 S.

Finanzarchiv. Zeitschrift für das gesamte Finanzwesen. Begründet 188 Bis jetzt 22 Jahrgänge zu je 2 Bänden. Stuttgart. J. G Cotta'sche Buchhandlung Nachf. 1884—1905.

Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. 1893. 101 S.

I. Kettenschleppschiffahrt im Allgemeinen. — II. Die Verbreitung der Kettenschle schiffahrt und die Resultate derselben in Deutschland. 1. Die Kettenschleppschiffahrt auf Elbe; 2. auf der Saale; 3. auf dem unteren Main; 4. auf dem Neckar; 5. Vergleich d Schlepplöhne auf Elbe, Saale, Main und Neckar. — III. Das Projekt der Kettenschle schiffahrt von Aschaffenburg bis Kitzingen. 1. Das Geeignetsein des nicht kanalisir Mains für die Kettenschleppschiffahrt; 2. die Anlagekosten; 3. die erforderliche Schlep lohneinnahme; 4. Der zur Rentablität erforderliche Verkehr; 5. Konkurrenzmöglich der Kettenschleppschiffahrt gegenüber der Bahn. — IV. Die Ausdehnung der Kettenschlep schiffahrt von Kitzingen bis Bamberg — V. Die Kettenschleppschiffahrt und die Kanal sation des Mains.

Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale. Mit 1 Karte 189 190 S.

I Vorgeschichte des Donau-Main-Kanals. — II Der Entwurf Pechmanns und sei Ausführung -- III. Die Unvollkommenheit der Wasserstraße. — IV. Die Verkehrsent wicklung auf dem Donau-Main-Kanal. V. Die Konkurrenzverhältnisse des Donau-Mai Kanals mit der Eisenbahn. — VI. Die Kanalgebühren. — VII. Die finanziellen Erge nisse des Kanals. — VIII. Schlußwort. — Beilagen: Gutachten Hazzi's v. 18. Nov. 18 Bischoff's v. 10. Juni 1819, Reichenbach's v. 14. Okt. 1819.

Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Ent wicklung. 1894. 420 S.

I. Die Mainschiffahrt zu Anfang des Jahrhunderts — II Die Rheinschiffahrtsa von 1831 und ihre Rückwirkung auf den Main Die Verträge mit Köln — III. Die dire Schiffahrt nach Holland und ihr rascher Zerfall. — IV. Das erste Übereinkommen Mainuferstaaten von 1815—46 über die Mainzölle und die gemeinsame Förderung Mainkorrektion. — V. Die statistischen Ergebnisse der Schiffahrt und des Verkehrs dem Main 1836—53 Der Stand der Schiffereien um 1857. — VI. Die Maindampfschiffa 1842—58 und ihre Schicksale. — VII Die Minderung der Mainzölle im Jahre 1861 u ihre gänzliche Beseitigung im Jahre 1867 — VIII Die Verkehrs- und Schiffahrtse wicklung auf dem Main unter dem Einfluß der Zollminderungen, bezw Zollaufhebun sowie der Ausdehnung der Eisenbahnen. — IX. Neuere Versuche und Maßregeln Gunsten des bayerischen Mains. — X. Die künftige Fortsetzung der Mainkanalisirung Würzburg und ihre Würdigung.

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen während ihrer zweiten Hauptperiode (1847—1900).

Wirtschafts- und Verwaltungsstudien

mit

besonderer Berücksichtigung Bayerns.

Herausgegeben

von

Dr. Georg Schanz,
Prof. der Nationalökonomie, Finanzwissenschaft u. Statistik
an der Universität Würzburg.

XXII.

Pernwerth von Bärnstein, Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen während ihrer zweiten Hauptperiode.

Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme.)
1906.

Die

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

und

ihre geschichtliche Entwicklung

im

Zusammenwirken mit den Eisenbahnen während ihrer zweiten Hauptperiode (1847—1900).

Mit 1 Karte.

Unter Benützung amtlicher Quellen

von

Friedrich Pernwerth von Bärnstein,
Doktor der Staatswissenschaften.

Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme).
1906.

Vorwort.

Die gegenwärtige Schrift bildet die Fortsetzung meiner — als Band XXI der „Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns" — erschienenen früheren Schrift: „Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung während ihrer ersten Hauptperiode (1824—1847)." Dieselbe behandelt die geschichtliche Weiterentwicklung dieser Dampfschiffahrt während ihrer zweiten Hauptperiode (1847—1900).

In der Schlußbetrachtung wurden auch die Vorgänge der Jahre 1901—1905 kurz skizziert. Beide Schriften zusammen bieten eine vollständige Gesamtgeschichte des vielgestaltigen und wechselreichen Entwicklungsganges der Bodenseedampfschiffahrt von deren ersten Anfängen bis auf unsere Tage.

In dem Schlußworte der früheren Schrift ist bereits angedeutet, daß die Bodenseedampfschiffahrt, welche während ihrer ersten, der „eisenbahnlosen" Hauptperiode ein für sich bestehendes spezielles Verkehrsinstitut bildete, im Laufe ihrer zweiten Hauptperiode infolge der Ausbreitung der Eisenbahnen am See und der Ausgestaltung des internationalen Verkehrslebens überhaupt den Charakter einer Hilfsanstalt der Eisenbahnen annahm.

Aus diesem Gange der Entwicklung folgt von selbst, daß bei der Darstellung der Geschichte der Bodenseedampfschiffahrt während ihrer zweiten Hauptperiode der Entstehung der Eisenbahnen am See, ihrer Ausbreitung und ihrem stets sich enger gestaltenden Ineinandergreifen mit der Dampfschiffahrt ein verhältnismäßig breiter Raum zuerkannt werden muß.

Diesem Erfordernisse trug ich in der Weise Rechnung, daß ich der Darstellung der Entstehung und Ausbreitung der Eisenbahnen am See den ersten, jener der Weiterentwicklung der Dampfschiffahrt selbst und der Ausgestaltung ihres Zusammenwirkens mit den Eisenbahnen den zweiten Teil der gegenwärtigen Schrift widmete.

Anlangend die Behelfe, auf welche sich meine Arbeit gründet, so sind die auf den eben erörterten ersten Teil bezüglichen in der so überaus reichlichen Eisenbahnliteratur überhaupt in derartiger Menge vorhanden, daß ich mir in der Angabe derselben in der am Schlusse

der gegenwärtigen Schrift folgenden „Systematischen Übersicht der einschlägigen Literatur usw." (S. Ü.) tunlichste Beschränkung auferlegen mußte. Allerdings enthält diese ganze umfassende Eisenbahnliteratur nur in sehr geringem Maße Hindeutungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Eisenbahnen und der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Was aber die letztere an und für sich betrifft, so ist die auf freier wissenschaftlicher Tätigkeit beruhende Fachliteratur für die zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt eine ebenso minimale, wie jene für die erste Hauptperiode. Das Wenige, was sich in dieser Hinsicht findet, ist in der obenerwähnten „Systematischen Übersicht usw." zu der gegenwärtigen Schrift aufgeführt.

Hienach war ich auch hier zunächst auf die amtlichen Quellen angewiesen. Hievon standen mir das handschriftliche Aktenmaterial der drei deutschen Dampfschiffahrtsverwaltungen in jenem Umfange, welcher in der mehrgenannten „Systematischen Übersicht usw." näher bezeichnet ist, die gedruckten Jahresberichte und Spezialschriften der sämtlichen Verwaltungen hingegen uneingeschränkt zur Verfügung.

Ferner wurden mir von jenen amtlichen Organen nicht nur der bayerischen, sondern auch der übrigen Verwaltungen, welche ich darum bat, zweckdienliche unmittelbare Aufschlüsse in bereitwilligster Weise gewährt.

Aber auch von anderen Personen, welche zwar zur Bodenseedampfschiffahrt keine amtlichen Beziehungen haben, aber mit deren Verhältnissen vertraut sind, wurde mir auf meine Bitte, wie hinsichtlich meiner früheren, so auch hinsichtlich meiner gegenwärtigen Schrift liebenswürdige Unterstützung zuteil.

Ich erachte es demnach als meine angenehme Pflicht, den hohen Generaldirektionen der Kgl. Bayerischen, Kgl. Württembergischen und Großh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie jenen Einzelpersonen amtlichen und nichtamtlichen Charakters, welche mich in so werktätiger Weise unterstützten, nicht minder aber auch jenen zahlreichen staatlichen, behördlichen und gesellschaftlichen Bibliotheken, welche mir bei meinen ausgedehnten literarischen Forschungen in loyalster Weise entgegenkamen, hiermit meinen geziemendsten Dank auch an dieser Stelle auszusprechen.

Nur durch diese vielseitige wertvolle Beihilfe wurde mir die Erstellung meiner Arbeit überhaupt ermöglicht.

Die sehr wohlwollende Beurteilung, welche meine Schrift über die geschichtliche Entwicklung der Bodenseedampfschiffahrt während ihrer ersten Hauptperiode gefunden hat, läßt mich hoffen, daß auch die gegenwärtige, den unverkennbar schwierigen historischen Stoff abschließende Schrift sich gleich gütiger Aufnahme erfreuen möge.

Die einzige mir bekannt gewordene Bemängelung meiner vorgenannten ersten Schrift findet die Detailangaben in derselben, insbesondere bezüglich der inneren Organisation des Dienstes bei den einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten, als zu knapp gehalten. Aber gerade der Umstand, daß eine anderweitige Besprechung ebendieser Schrift die dort vorhandenen Detailangaben als fast zu reichlich bemessen bezeichnet, bestärkt mich in der Überzeugung, daß ich mit dem Mittelwege, welchen ich in dieser Hinsicht für meine Gesamtarbeit im vorhinein grundsätzlich anstrebte, das Richtige getroffen habe.

Die vorliegende Schrift entstammt, ebenso wie die erste, der Anregung meines hochverehrten Lehrers, des Herrn Professor Dr. Georg Schanz in Würzburg, dem ich für die geneigte Anregung zu meiner Gesamtarbeit und die vielfache Förderung bei derselben hiermit nochmals wärmsten Dank erstatte.

München, im März 1906.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

II. Teil.

Seite

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen. 1847—1900.

Schlußbetrachtung.

Tabellen.

Systematische Übersicht

der einschlägigen Literatur, amtlichen Quellen und offiziellen Kartographie. (S. Ü.)

Nach dem Stande vom 1. Mai 1905. Mit Nachtrag.

Erklärung der gebrauchten Zeichen und Abkürzungen.

J. S. H. O. = „Internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867", beziehungsweise revidierte Fassung derselben von den Jahren 1893, 1895 und 1900, jeweils in Verbindung mit der „Gemeinsamen (badisch-schweizerischen) Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen" von den gleichen Jahren.

V. D. V. = „Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen", als freie Vereinigung. (Vor Mai 1885.)

V. D. V.-Kfz. = Konferenz dieser Vereinigung.

V. D. V.* = „Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen für den Bodensee und Rhein", als organisierter Verband. (Seit Mai 1885.)

V. D. V.-Kfz* = Konferenz dieses Verbandes.

S. Ü. = „Systematische Übersicht der einschlägigen Literatur, amtlichen Quellen und offiziellen Kartographie."

Die beigesetzten arabischen Ziffern beziehen sich auf die fortlaufende Numerierung der einzelnen Vorträge der S. Ü. Als einzige Ausnahme dieser Zitierungsweise erscheint folgende:

Wirtschaftsstudien XXI = meine Schrift: „Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee u. s. w. (1824—1847)." (Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns. Herausgegeben von Georg Schanz. XXI.) Vgl. S. Ü. No. 8.

Wegen der Bedeutung der den Namen einzelner Dampfschiffe in Klammern angefügten lateinischen Buchstaben vgl. Tabelle IV Anm. 1 Alinea 2.

Berichtigung.

Auf S. 50 ist in der letzten Alinea vor dem Abs. C statt „im Anhange" zu lesen „in der Schlußbetrachtung".

Einleitung.

1.

Zeitliche Umgrenzung der zweiten Hauptperiode der Bodensee-dampfschiffahrt.

Den Schnittpunkt in der Entwicklungsgeschichte der Bodensee-dampfschiffahrt bildet das Erscheinen der Eisenbahnen am See. Denn solange noch keine Eisenbahnen an demselben bestanden, besaß die Dampfschiffahrt die Eigenschaft eines abgeschlossenen Verkehrsbildes für sich, während sie nach diesem Erscheinen zur Hilfsanstalt der Eisenbahnen wurde.

Freilich konnte sich diese Umgestaltung der früheren Eigenschaft der Dampfschiffahrt nur allmählich anbahnen und vollziehen, und erst dann voll in die Erscheinung treten, als bereits eine Mehrzahl von Eisenbahnen am See mündete und denselben durch ihre rückwärtigen Anschlüsse an weitere Eisenbahnen mit dem großen internationalen Verkehre in Verbindung brachte.

Allein im Interesse der systematischen Einteilung muß als Grenzscheide zwischen der Zeit, in welcher die Bodenseedampfschiffahrt die Eigenschaft als abgeschlossenes Verkehrsbild für sich besaß, und jener Zeit, in welcher sie die Eigenschaft einer Hilfsanstalt der Eisenbahn annahm, immerhin jenes Datum bestimmt werden, an welchem durch das Erscheinen der ersten Eisenbahn am See die Grundlage der beregten Umgestaltung der Eigenschaft der Bodenseedampfschiffahrt in das Dasein trat.

Es war dieses der 24. Oktober 1847, an welchem die Strecke Ravensburg-Friedrichshafen der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen zur Betriebseröffnung gelangte, und es erscheint hiernach ebendieser Tag als die Grenzscheide zwischen der ersten, der „eisenbahnlosen" Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt und deren fernerer Zeitfolge, in welcher dieselbe mit den Eisenbahnen zusammenwirkte.

Strenge genommen würde diese ganze fernere Zeitfolge, mag sie heute bereits der Vergangenheit oder erst der Zukunft angehören, als

ungetrennte zweite Hauptperiode aufzufassen und als solche der ersten, der „eisenbahnlosen" Hauptperiode gegenüberzustellen sein.

Indessen empfiehlt es sich, ebenfalls im Interesse der systematischen Einteilung des ganzen Stoffes, diese zweite Hauptperiode nicht ins Ungemessene auszudehnen, sondern an einem schicklichen Zeitpunkte als geschlossen zu betrachten, so daß dieser Zeitpunkt die Grenzscheide zwischen der hiermit beendeten zweiten und der nun anhebenden dritten Hauptperiode zu bilden hat.

Als solcher schicklicher Zeitpunkt erscheint jener, an welchem die Dampfschiffahrt durch die Ausbreitung der Eisenbahnen am See insofern eine sehr wesentliche Änderung ihrer Stellung erlitt, als sie ihrer seitherigen Eigenschaft als notwendige Hilfsanstalt der letzteren entkleidet und auf die Stelle einer von den Eisenbahnen nur nach jeweiligem Gutdünken zu benützenden Hilfsanstalt zurückversetzt wurde.

Dieser Zeitpunkt trat ein mit der am 1. Oktober 1901 erfolgten Vollendung der Gürtelbahn um das ganze Hauptbecken des Bodensees, welche Vollendung nun den Eisenbahnen ermöglicht, den gesamten Bodenseeverkehr, abgesehen von einigen lokalen Verbindungen untergeordneter Bedeutung, allein und ohne die Notwendigkeit der Beihilfe der Dampfschiffahrt zu vermitteln.

Fällt nun auch dieser Zeitpunkt über die Jahrhundertwende im strengsten Wortsinne hinaus, so wird nichtsdestoweniger der besseren Abrundung wegen die Jahrhundertwende selbst und hiermit der Schluß des Jahres 1900 als die Grenzscheide zwischen der zweiten und der dritten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt anzunehmen sein.

Demgemäß beginnt die zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt mit dem 24. Oktober 1847 und endet mit dem 31. Dezember 1900.

In dieser zeitlichen Umgrenzung ist dieselbe in dem gegenwärtigen Buche dargestellt.

2.

Charakteristische Grundzüge der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt.

Die vorstehend bereits kurz erörterte Verschiedenheit der Eigenschaft der Bodenseedampfschiffahrt während ihrer ersten und zweiten Hauptperiode beruht auf der Verschiedenheit der charakteristischen Grundzüge dieser beiden Hauptperioden.

Diese Verschiedenheit erhellt aus der folgenden Gegenüberstellung:

Erste Hauptperiode.
1824—1847.

Die Bodenseedampfschiffahrt bestand aus einer **kleineren** Anzahl von Anstalten, welche sämtlich:

selbständige private oder gesellschaftliche Unternehmen ohne Berührung mit Eisenbahnen, die damals am See noch nicht vorhanden waren, bildeten,

dabei

einen mäßigen Geschäftsumfang besaßen,

sowie

engere gegenseitige Beziehungen unter sich mit Ausnahme des kurzfristigen Gemeinschaftsverhältnisses zwischen den Gesellschaften in Konstanz und in Lindau von 1838—1842 nicht unterhielten.

Zeite Hauptperiode.
1847—1900.

Die Bodenseedampfschiffahrt bestand aus einer **vermehrten** Anzahl von Anstalten, welche mit wenigen Ausnahmen:[1])

die Eigenschaft als organische Zugehörungen zu einzelnen am See erschienenen Eisenbahnen entweder sogleich bei ihrer Errichtung oder erst später erhielten und, soweit diese Eisenbahnen den Charakter als Staatseisenbahnen besaßen, auch ihrerseits Staatsanstalten wurden,

dabei

im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen sich mehr dem Begriffe von Großbetrieben (für die Verhältnisse des Bodensees) näherten,

sowie

bei voller Wahrung ihrer eigenen Selbstständigkeit die gegenseitigen Beziehungen unter sich stets sorgfältiger und bestimmter ausgestalteten, bis dieselben schließlich im Jahre 1885 in der Form eines organisierten Verbandes (V. D. V.*) festgelegt wurden.

Aus diesen kurz entwickelten charakteristischen Grundzügen der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt ergibt sich, daß zunächst die Einführung und Ausbreitung der Eisenbahnen am See das für die Umgestaltung der früheren Eigenschaft der Dampfschiffahrt maßgebende Moment bildete und daß ferner die Fortentwicklung der Dampfschiffahrt während dieser Periode im Rahmen des Zusammenwirkens einerseits der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich, anderseits der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen überhaupt stattfand.

Hieraus folgt wieder, daß die geschichtliche Darstellung der zweiten

[1]) Diese Ausnahmen sind aus der unter Ziff. 3 folgenden Skizzierung des Entwicklungsganges der Bodenseedampfschiffahrt während der einzelnen drei Zeitabschnitte der zweiten Hauptperiode derselben zu ersehen.

Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt diese einzelnen Gesichtspunkte besonders zu berücksichtigen hat.

Es wird sich empfehlen, den gesamten Stoff derart zu gliedern, daß die Erörterung des maßgebenden Momentes der Einführung und Ausbreitung der Eisenbahnen am See als abgerundeter Teil I, auf welchen jederzeit zurückgegriffen werden kann, an die Spitze gestellt und daran anschließend im Teile II die Fortentwicklung der Dampfschiffahrt in dem angegebenen zweifachen Rahmen dargelegt werden wird.

Die Schilderung der geschichtlichen Entwicklung des Zusammenwirkens der Dampfschiffahrtsanstalten unter sich und der Dampfschiffahrt überhaupt mit den Eisenbahnen wird dabei notwendigerweise gegenüber der Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten, als solcher, mehr und mehr in den Vordergrund treten.

3.

Einteilung der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt in einzelne Zeitabschnitte.

Die sonach den Teil II des gegenwärtigen Buches bildenden Ausführungen über den Fortgang der Entwicklung der Bodenseedampfschiffahrt während ihrer zweiten Hauptperiode im Zusammenwirken einerseits der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich, anderseits der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen überhaupt erfolgt am zweckmäßigsten unter Einteilung der ganzen Hauptperiode in einzelne kleinere Zeitabschnitte, wie dieses auch hinsichtlich der ersten Hauptperiode, dort allerdings nach anderen Gesichtspunkten, geschah.[1])

Bei dieser Einteilung ergeben sich, der Sachlage entsprechend, die folgenden drei Zeitabschnitte:

a) die Zeit von 1847—1863,
b) die Zeit von 1863—1884,
c) die Zeit von 1884—1900.

Nachstehender Überblick bietet in kurzen Zügen eine Orientierung über die Gestaltung der Verhältnisse in diesen drei Zeitabschnitten.

a) Die Zeit von 1847—1863.

An Dampfschiffahrtsanstalten bestanden zu Anfang lediglich jene der drei alten deutschen Gesellschaften in Württemberg, Baden und

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 80 f.

Bayern. Hierzu traten bald zwei neugegründete schweizerische Dampfschiffahrtsunternehmen, nämlich jenes der Schweizerischen Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen (1851) und jenes der Schweizerischen Nordostbahn (1855). Das erstgenannte Unternehmen ging nach kurzem Bestande in das zweiterwähnte auf (1857), wonach sich fortab und bis zum Ende des Zeitabschnittes die Anzahl der vorhandenen Dampfschiffahrtsanstalten auf vier (drei deutsche und eine schweizerische) beschränkte.

Von Eisenbahnen erschienen in diesem Zeitabschnitte am See:

1847: die Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen;
1853: die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen;
1855: die Schweizerische Nordostbahn;
1856: die St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn und
1857: die Vereinigten Schweizerbahnen;
1863: die Großh. Badischen Staatseisenbahnen.

Hiervon verlor die St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn schon im Jahre 1857 ihre Selbständigkeit, indem dieselbe von da ab einen Bestandteil der neuentstandenen Vereinigten Schweizerbahnen bildete.

Die organische Verbindung zwischen der Dampfschiffahrt und den Eisenbahnen vollzog sich zuerst in Württemberg, indem im Jahre 1854 das dortselbst bestehende gesellschaftliche Dampfschiffahrtsunternehmen zur Staatsanstalt umgewandelt und den seit längerer Zeit bereits an dem See befindlichen Staatseisenbahnen angegliedert wurde.

Bald danach ergab sich der erste Fall, in welchem eine am See erscheinende Eisenbahn sofort bei diesem Erscheinen eine mit ihr verbundene eigene Dampfschiffahrtsanstalt ins Leben treten ließ. Es geschah dieses im Jahre 1855 seitens der Schweizerischen Nordostbahn.

Nachdem inzwischen Bayern dem obenerwähnten Vorgange Württembergs im Jahre 1862 gefolgt war, vollzog Baden im Jahre 1863 die Verstaatlichung des dort bestehenden gesellschaftlichen Dampfschiffahrtsunternehmens und die Angliederung desselben an seine Staatseisenbahnen sofort beim Erscheinen der letzteren am See.

Damit schließt der erste Zeitabschnitt der zweiten Hauptperiode, und zwar mit folgendem Bestande:

In Württemberg, Bayern und Baden waren die früheren gesellschaftlichen Dampfschiffahrtsunternehmen zu Staatsanstalten in organischer Verbindung mit den dortigen Staatseisenbahnen geworden, während in der Schweiz die einzige dortselbst befindliche Dampfschiffahrtsanstalt eine organische Zugehörung zu der dortigen gesellschaftlichen Nordostbahn bildete.

Es standen also alle in Betracht kommenden Dampfschiffahrts-

anstalten je mit einer Eisenbahn und hinwieder alle in Betracht kommenden Eisenbahnen mit einer einzigen Ausnahme mit einer Dampfschiffahrtsanstalt in organischem Zusammenhange.

Diese einzige Ausnahme bestand darin, daß die Vereinigten Schweizerbahnen des Besitzes einer zugehörigen Dampfschiffahrtsanstalt entbehrten.

Österreich besaß damals weder eine eigene Bodenseedampfschiffahrt noch eine Eisenbahn am See.

Die gegenseitigen Beziehungen der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich beschränkten sich anfangs auf das Bindeglied des gemeinschaftlichen Fahrplanes, wie solcher zuerst im Sommer 1847, also zu Ende der ersten Hauptperiode, eingeführt und seither beibehalten wurde, schritten aber auf dem Wege fernerer gemeinsamer Einrichtungen weiter. Als besonders bemerkenswert in dieser Richtung stellte sich die im Jahre 1862, also zu Ende des hier in Rede stehenden Zeitabschnittes, vereinbarte „Gemeinschaftliche Transportordnung" dar.

Der Zeitabschnitt von 1847—1863 erscheint als jener der materiellen Umwandlung der Bodenseedampfschiffahrt von ihrer früheren selbständigen Verkehrsstellung zu einer Hilfsanstalt der Eisenbahnen und der organisatorischen Umbildung der deutschen Dampfschiffahrtsanstalten, also der überwiegenden Anzahl aller damals bestandenen Dampfschiffahrtsunternehmungen, in Staatsanstalten.

Dieser Zeitabschnitt bedeutet mithin die Überleitung der alten in die neue Gestaltung der Bodenseedampfschiffahrt.

b) Die Zeit von 1863—1884.

Die Dampfschiffahrtsanstalten vermehrten sich um eine neue schweizerische Unternehmung, nämlich um die im Jahre 1865 in den Betrieb eingetretene Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen. Dieses neue Unternehmen stand nie in organischer Verbindung mit einer Eisenbahn und beschränkte seinen Wirkungskreis, welcher sich zuerst auch auf den Obersee erstreckte, vom Jahre 1871 an auf das Nebenbecken des Sees und die anschließende Rheinstrecke bis Schaffhausen. Auf dem Hauptbecken verkehrten nach wie vor die Schiffe der vier mit Eisenbahnen organisch verbundenen Dampfschiffahrtsanstalten. Österreich verblieb auch in diesem Zeitabschnitte, als einziger unter allen Uferstaaten, ohne eigene Dampfschiffahrtsanstalt.

Die Eisenbahnen am See erhielten Zuwachs durch zwei neue gesellschaftliche Unternehmen ohne Zugehörung einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt, und zwar durch die K. k. priv. Vorarlberger Bahn,

eröffnet im Jahre 1872, und die Schweizerische Nationalbahn, eröffnet im Jahre 1875.

Die erstgenannte neue Eisenbahn brachte das im Süden des Sees befindliche schweizerische Bahnnetz mit dem im Norden sich ausdehnenden bayerischen Bahnnetze und dessen Hinterbahnen am Ostufer in Verbindung und legte dergestalt den Grund zu der vielgenannten Bodenseegürtelbahn. Einen direkten Zusammenschluß mit dem österreichischen Bahnnetze erhielt die K. k. priv. Vorarlberger Bahn nicht. Die Schweizerische Nationalbahn stellte im Westen des Sees einen weiteren Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das badische und dessen Hinterbahnen her, ging aber bereits im Jahre 1880 in die Nordostbahn auf.

Die Vereinigten Schweizerbahnen entbehrten fortgesetzt des Besitzes einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt.

Gegen Ende des Zeitabschnittes, im Jahre 1882, erfolgte die Betriebseröffnung der St. Gotthardbahn, welche zwar nicht zu den Eisenbahnen am Bodensee selbst gehört, aber, als einzige schweizerische Alpenüberschienung zwischen demselben und Italien, einen bedeutenden Faktor im gesamten Bodenseeverkehre darstellt.

Das Zusammenwirken der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich gewann stets an Ausdehnung und festeren Formen, so daß dieselben bereits zu Anfang des hier in Rede stehenden Zeitabschnittes die Bezeichnung „Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen" (V. D. V.) annahmen. Indessen fehlte dieser Vereinigung vorerst noch das feste Gefüge eines eigentlichen Verbandes.

Das Zusammenwirken der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen überhaupt verlieh bei dem stets sich mehrenden Verkehre der letzteren, der ersteren mehr und mehr den Charakter des Großbetriebes (für die Verhältnisse des Bodensees).

Der Zeitabschnitt von 1863—1884 brachte für die Bodenseedampfschiffahrt die Konsolidierung ihrer in dem vorausgegangenen Zeitabschnitte gewonnenen Neugestaltung und ihres kraftvollen, lukrativen Aufschwunges.

c) Die Zeit von 1884—1900.

Der Beginn eines neuen Zeitabschnittes im Laufe des Jahres 1884 wurde durch die wichtige Tatsache bestimmt, daß in diesem Jahre Österreich seine Staatsbahnen bis an den Bodensee erstreckte, hiemit seine Landesteile an diesem See in unmittelbare Schienenverbindung mit dem gesamten übrigen österreichischen Bahnnetze brachte und auf dem See selbst eine eigene mit seinen Staatsbahnen in organischem Zusammenhange stehende Dampfschiffahrtsanstalt schuf.

Die Dampfschiffahrtsanstalten erschienen durch die Einfügung der österreichischen für den ganzen Zeitabschnitt um eine gegen früher vermehrt; weitere Änderungen hinsichtlich derselben kamen während des Zeitabschnittes nicht vor.

Für die Eisenbahnen am See ergab sich sogleich bei Beginn des neuen Zeitabschnittes, im Jahre 1884, die Änderung, daß die seitherige K. k. priv. Vorarlberger Bahn in die neue zum Bodensee führende Linie der K. k. Österreichischen Staatsbahnen, die „Arlbergbahn“, aufging.

Eine weitere bedeutungsvolle Tatsache hinsichtlich der Eisenbahnen am See brachte die am Ende des Zeitabschnittes, im Jahre 1899, erfolgte Betriebseröffnung der bayerisch-württembergischen Strecke Lindau-Friedrichshafen, wodurch der Ausbau der Bodenseegürtelbahn wesentlich gefördert wurde.

Das Zusammenwirken der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich nahm seinen rührigen Fortgang. Gefördert wurde dieser Fortgang durch den Umstand, daß das gegenseitige Verhältnis der Anstalten, welches seither unter dem Namen „Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen“ (V. D. V.) die Eigenschaft einer freien Vereinigung besaß, schon im Jahre 1885 sich unter dem gleichen Namen zu einem statutarisch geregelten Verbande (V. D. V.*) ausgestaltete. Die Bemühungen dieses Verbandes galten insbesondere der Unifizierung der Betriebsmaßnahmen und Dienstesvorschriften, sowie der maritimen Ausbildung des Fahrdienstes.

Das Zusammenwirken der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen überhaupt führte bei der Steigerung des Eisenbahnverkehres auch zu einer Verdichtung des von den ersteren beeinflußten Dampfschiffverkehres. Allein die damit Hand in Hand gehende Vermehrung der Dampfschiffe der einzelnen Anstalten und die stets zunehmende luxuriösere Ausstattung derselben erhöhten allenthalben die Betriebsausgaben derart, daß der Betrieb selbst sich durchschnittlich weniger lukrativ erwies als vordem.

Das Aufgehen der K. k. priv. Vorarlberger Bahn in die an den See erstreckten K. k. Österreichischen Staatsbahnen, sowie die Einführung der österreichischen Bodenseedampfschiffahrt hatten zur Folge, daß vom Jahre 1884 ab, also während des ganzen hier fraglichen Zeitabschnittes, in sämtlichen Uferstaaten des Hauptbeckens des Sees nunmehr die Dampfschiffahrt mit Eisenbahnen organisch verbunden war und die sämtlichen hierbei in Betracht kommenden Eisenbahnen und Dampfschiffahrtsanstalten mit alleiniger Ausnahme der Schweiz die Eigenschaften als Staatsanstalten besaßen.

Jedoch bereitete das schweizerische Bundesgesetz vom Jahre 1897

die Verstaatlichung der größeren Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft und darunter insbesondere der Nordostbahn mit der derselben zugehörigen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, sowie der Vereinigten Schweizerbahnen und somit die Beseitigung der beregten Ausnahme vor.

In dem Zeitabschnitte von 1884—1900 erhob sich die Bodenseedampfschiffahrt zu dem Höchstpunkte ihrer äußeren Entfaltung seit ihrem Bestehen überhaupt, nicht aber auch zu dem ebenmäßigen Höchstpunkte ihrer lukrativen Erfolge

Die nähere Ausführung der vorstehend skizzierten drei Zeitabschnitte der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt wird in der Weise geschehen, daß jeweils zunächst der Entwicklungsgang der einschlägigen einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten behandelt, sodann das Zusammenwirken derselben unter sich und schließlich jenes der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen überhaupt geschildert wird.

Hierauf wird ein vergleichender Überblick über die Finanzgebahrung der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten folgen.

Zuletzt wird eine kurze Erörterung Platz zu greifen haben über eine in der zweiten Hauptperiode zutage getretene Nebenerscheinung der Bodenseedampfschiffahrt und über die in ebendiese Hauptperiode fallenden ergebnislosen Versuche zur Gründung weiterer Dampfschiffahrtsunternehmen und verwandter Einrichtungen für den Bodensee.

Erster Teil.

Die Eisenbahnen an und um den Bodensee.

I. Kapitel.

Die frühesten Anregungen und Bestrebungen hinsichtlich der Führung von Eisenbahnen an den Bodensee. Seit 1828.

Der Vater des gesamten jetzigen Eisenbahnwesens ist der Engländer Georg Stephenson und das Geburtsjahr dieses hochwichtigen neuen Verkehrsmittels das Jahr 1829, in welchem dem Genannten die Herstellung einer Lokomotive gelang, deren Prinzip in allen Hauptteilen das heute noch gebräuchliche ist.

Doch gab es schon Jahrzehnte vorher, insbesondere in England und Nordamerika, Eisenbahnen mit Pferdebetrieb, sowie auch solche mit Lokomotiven von geringerer Ausbildung und Leistungsfähigkeit.

So kam es, daß der deutsche Nationalökonom Friedrich List, welcher von 1825—1832 in Nordamerika weilte, dabei die jenesmaligen dortigen Eisenbahnen kennen lernte und „mitten in den Wildnissen der blauen Berge von einem deutschen Eisenbahnsystem träumte", bereits im Jahre 1828 von Pennsylvanien aus die Anregung zur Ausführung einer Hanseatisch-Bayerischen Eisenbahn mit den Ausgangspunkten Hamburg und Bremen und dem Endpunkte Lindau im Bodensee nach Deutschland gelangen ließ. Es war diese noch in die Zeit vor der Konstruktion der Stephenson'schen Lokomotive zurückreichende Anregung Lists der älteste Plan zur Führung einer Eisenbahn an den Bodensee. Allein die damaligen Verhältnisse waren für solche weitaussehende Pläne noch nicht bereift und Lists Anregung blieb unbeachtet.[1])

Die Lokomotive nach Stephenson'schem Prinzip fand ihren Eingang auf dem Festlande Europas im Jahre 1835. Die ersten unter Anwendung dieses Prinzips hierselbst entstandenen Eisenbahnen waren jene von Brüssel nach Mecheln, eröffnet am 5. Mai 1835, und von

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 14. List führte diesen Plan in verschiedenen seiner späteren Schriften weiter aus.

Nürnberg nach Fürth, eröffnet am 7. Dezember gleichen Jahres. Die erstgenannte dieser beiden Bahnen ist nicht nur als die Erstlingslokomotiveisenbahn des europäischen Festlandes überhaupt, sondern auch um deswillen von besonderer Bedeutung, weil sie sofort als Staatsanstalt ins Leben gerufen wurde und hiernach das Vorbild des in der Folge auf dem europäischen Festlande mehr und mehr zur Geltung gelangten Staatsbahnsystems darstellt.

Von nun an regte sich in allen damaligen Kulturländern des europäischen Festlandes die Lust zum Bahnbaue und wurde dabei in den sämtlichen Uferstaaten des Bodensees, vorerst mit Ausnahme von Österreich, dieser See selbst als Ausgangs- oder Endpunkt der dortselbst zu erbauenden Bahnen ins Auge gefaßt. Die Ausnahme hinsichtlich Österreichs erklärt sich dadurch, daß der Bodensee den äußersten westlichen Punkt der weitgestreckten Monarchie bildet und seinerzeit das Bestreben nach Erbauung von Eisenbahnen in diesem Staate sich naturgemäß zunächst auf die hervorragenden Verkehrszentren desselben beschränkte.

Bei der Betrachtung der auf den Bodensee abzielenden Eisenbahnbestrebungen in den Uferstaaten desselben richtet sich der Blick an erster Stelle wieder auf Württemberg. Denn, wie mit der Schaffung der Dampfschiffahrt auf dem See, so ging dasselbe auch mit dem Plane der Führung einer Eisenbahn an den See allen übrigen Uferstaaten voraus und reicht dieser Plan schon in jene Zeit zurück, in welcher die Stephenson'sche Lokomotive auf dem europäischen Festlande noch keinen Eingang gefunden hatte und die Erbauung von Lokomotiveisenbahnen hierselbst überhaupt noch als eine offene Zukunftsfrage galt.

In Württemberg hatte König Wilhelm I., stets bestrebt, die Verkehrsverhältnisse seines Landes zu heben, bereits im Jahre 1822 die Erbauung eines Kanals vom Bodensee bis zum Neckar in Erwägung gezogen und ein bezügliches Projekt ausarbeiten lassen, welches aber vorerst zurückgestellt worden war. Als nun im Jahre 1829 die Eisenbahn nach Stephenson'schem Prinzip sich in England als neues leistungsfähiges Verkehrsmittel erwiesen hatte, bestellte König Wilhelm I. schon im Jahre 1830 eine ministerielle Kommission zu wiederholter Prüfung der systematischen Verbesserung und Ausgestaltung der Verkehrsverhältnisse in Württemberg, insbesondere unter Gegenüberstellung einer Kanal- und einer Eisenbahnführung vom Bodensee an den Neckar. Diese Kommission sprach sich nach reiflicher Prüfung aller einschlägiger Verhältnisse im Jahre 1834 für die Erbauung einer Eisenbahn aus.

Gleichwie Lists Anregung der Führung einer Eisenbahn an den Bodensee den ersten bezüglichen Vorschlag von privater Seite darstellte,

so erwies sich das vorgenannte ministerielle Gutachten als die erste amtliche Äußerung in dieser Richtung.[1])

Die Regierung ließ sich auf dieses Gutachten hin von der Landesvertretung die Mittel zu weiteren einschlägigen Vorstudien bewilligen, erteilte indessen schon im Jahre 1836 einer Gesellschaft die Genehmigung, auch ihrerseits ebenmäßige Voruntersuchungen zu betätigen. Letztere führte den Namen „Württembergische Eisenbahngesellschaft“ und bezeichnete als ihren Endzweck die Erstellung einer Eisenbahn zwischen dem Rheine, der Donau und dem Bodensee. Da eine solche Bahn nach den maßgebenden geographischen Verhältnissen nur im Zusammenwirken mit Baden erstellt werden konnte, lenkt sich hier der Blick von selbst auf letztgenanntes Land.

In Baden erfolgte die erste Anregung zur Erbauung von Lokomotiveisenbahnen bereits im Jahre 1833, also ebenfalls schon vor der Einführung solcher Eisenbahnen auf dem europäischen Festlande. Diese erste Anregung ging aus von dem Kommerzienrate B. Newhouse in Mannheim, welcher dabei als Bevollmächtigter eines Komitees in Basel handelte, und zielte zunächst auf die Erstellung einer Längsbahn durch das ganze Großherzogtum von Mannheim bis Basel und an den Bodensee.[2])

Die Regierung setzte zur Prüfung dieser Anregung noch im gleichen Jahre 1833 eine staatliche Kommission ein, welche zu dem Ergebnisse kam, daß eine solche Bahnführung für das Land nur dann von Vorteil sei, wenn derselben entsprechende Anschlüsse an künftige Eisenbahnen in den Nachbarländern Badens gesichert sein würden, daß aber im übrigen der Zeitpunkt zu ernstlichen bezüglichen Vorarbeiten noch nicht gekommen erscheine. Die Regierung verhielt sich also vorerst ablehnend.

Inzwischen ergriff die Eisenbahnbewegung in Baden weitere Kreise und gelangte nicht mehr zur Ruhe. Die Regierung berief daher am 17. Januar 1836 eine neue staatliche Kommission zur Erörterung der Eisenbahnfrage und auf den 10. Februar 1838 einen außerordentlichen Landtag zur weiteren Beschlußfassung über das inzwischen erstellte Gutachten dieser neuen Kommission.

In Bayern, welches durch die schon im Jahre 1835 erfolgte Be-

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 34 f.

[2]) Diese Anregung von Newhouse erfolgte durch Veröffentlichung der in der S. II. Nr. 20 aufgeführten Schrift. Der Verfasser unterbreitete dieselbe der Regierung und Landesvertretung Badens unter Beigabe eines bezüglichen finanziellen „Pro Memoria“, in welchem er für die gesamte von ihm vorgeschlagene Bahnführung ein Anlagekapital von 7—12 Millionen Gulden und Dividenden von $9^1/_2$—$39^1/_3$ % berechnete. Von diesen letzteren Ziffern wurde damals gesagt, daß sie „schon beim Lesen allein schwindeln machen“.

triebseröffnung der Strecke Nürnberg-Fürth ja zuerst unter den Uferstaaten des Bodensees eine Lokomotiveisenbahn erhalten hatte, bildete sich unterdessen eine Anzahl von weiteren Gesellschaften zur Ausführung solcher Bahnen. Von diesen Baugesellschaften kommen hier zunächst zwei in Betracht, jene für die Strecke München-Augsburg, gegründet im Jahre 1835, und jene für die Strecke Augsburg-Lindau, gegründet im Jahre 1836.[1]) Davon brachte jedoch nur die erstere ihren Plan zur Ausführung. Die Strecke München-Augsburg wurde am 4. Oktober 1840 eröffnet und ist dieselbe hier deshalb besonders hervorzuheben, weil sie später, nachdem auch die Linien von Augsburg nach Lindau und von München nach Salzburg tatsächlich zur Ausführung gekommen waren, lange Zeit hindurch einen Teil der einzigen Schienenverbindung aus dem Herzen der Österreichischen Monarchie zum Bodensee und damit auch zu den dort gelegenen österreichischen Gebieten darstellte.

Das Komitee der Augsburg-Lindauer Eisenbahngesellschaft, rührig an seiner Aufgabe arbeitend, setzte sich bereits kurz nach seinem Zusammentritte mit dem kaufmännischen Direktorium in Zürich in Verbindung, um dasselbe für die Erstellung einer Eisenbahn von Zürich an den Bodensee zu interessieren, wobei sodann die Schiffe der eben gegründeten Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft als Bindeglieder der am See mündenden bayerischen und schweizerischen Bahnen dienen sollten.

In der Schweiz selbst stand nach der damals noch geltenden Bundesverfassung vom Jahre 1815 jedem einzelnen Kanton die selbständige Regelung seiner Verkehrsverhältnisse und folglich auch des neu auftretenden Verkehrsmittels der Eisenbahnen zu. Im Kanton St. Gallen griff die Eisenbahnbewegung am frühesten Platz. Ihren ersten öffentlichen Ausdruck erhielt dieselbe durch eine am 17. Januar 1836 in Rorschach abgehaltene Versammlung von Eisenbahnfreunden. Dortselbst wurde zunächst der Bau einer Eisenbahn von Rorschach nach St. Gallen (Stadt) beschlossen. Demgemäß stützte sich das älteste Eisenbahnprojekt der Schweiz ebenfalls auf den Bodensee.

Bald erfaßte die Eisenbahnbewegung auch die Kantone Graubünden und Tessin. Es entstand nun durch die vereinigten Bemühungen der Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin während der nächsten zehn Jahre eine ganze Reihe von Eisenbahnprojekten, welche alle den Bodensee zum Ausgange nahmen und meist eine Schienenverbindung desselben mit Oberitalien, sei es über den Splügen, sei es über den

[1]) Unter den Zeichnern für die Ausführung einer gesellschaftlichen Bahnlinie Augsburg-Lindau befand sich auch die im Jahre 1835 konstituierte Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau mit einem Betrage von 1000 fl.

Lukmanier, anstrebten. Sie alle hier aufzuzählen, würde zu weit führen. Besonders hervorzuheben möchte nur die Tatsache sein, daß das Lukmanierprojekt in dem damaligen an die Schweiz unmittelbar angrenzenden Königreiche Sardinien begeisterte Aufnahme fand, am 27. September 1845 in dessen Hauptstadt Turin eine große italienische Gesellschaft zur Ausführung einer „Eisenbahnverbindung des Mittelmeeres mit dem Bodensee über den Lukmanier" gegründet wurde und noch zu Ende des gleichen Jahres die Regierung des Kantons Tessin zugleich in Vertretung jener von St. Gallen und Graubünden mit der sardinischen Regierung einen förmlichen Staatsvertrag über die Erbauung dieser Bahn abschloß.[1])

Währenddessen war die Eisenbahnbewegung längst auch im Kanton Zürich aufgetreten. Zunächst hatte das kaufmännische Direktorium in Zürich (Stadt) die bereits obenerwähnte Anregung des Komitees der Augsburg-Lindauer Eisenbahn zu gemeinsamem Vorgehen abgelehnt, weil es eine Verbindung mit einer ausländischen Gesellschaft nicht wünschte. Dann aber ging dasselbe selbständig vor, indem es am 11. März 1836 eine besondere Kommission zur Prüfung der Durchführbarkeit einer „Schweizerischen Nordbahn" vom Bodensee über Zürich nach Basel bestellte. Diese Kommission kam zu dem Gutachten, daß „zwar gerade die Verbindung mit dem Bodensee wesentliche kommerzielle Vortheile biete, daß aber das Terrain auf der Strecke Bodensee-Zürich drei Stellen zeige, die fast die Grenze berührten, welche die Benützung der Dampfkraft noch zulasse, wonach Bau und Betrieb hier zu kostspielig würden". Die Strecke Bodensee-Zürich wurde deshalb aus dem Projekte der Schweizerischen Nordbahn ausgeschaltet und dieses auf die Linie Zürich-Basel beschränkt, womit dasselbe aus der Reihe der Projekte für Bodenseebahnen ausschied.

Mittlerweile bildeten sich seit dem Jahre 1845 in den Kantonen St. Gallen, wie Thurgau neue Komitees, welche die Führung von Eisenbahnen vom Bodensee in die Innerschweiz anstrebten. In St. Gallen nahm man den Platz Rorschach, im Thurgau den Platz Romanshorn als Anschlußpunkt der Schienenstraße an den See in Aussicht. Es begann also damals schon auch bezüglich des Bahnbaues die Rivalität zwischen Rorschach, dem historischen schweizerischen Hauptorte am See, und Romanshorn, dessen vorteilhafte Verkehrslage seit Einführung der Dampfschiffahrt immer mehr zur Würdigung gelangt war.

Unabhängig von den vorgenannten durch Kantone der Schweiz angestrebten Bahnführungen vom Bodensee ab trat im Jahre 1845

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 29.

eine englische Gesellschaft mit dem Plane einer Eisenbahn vom Bodensee zum Genfer See auf, die aber zu keinem Endziele gelangte. —

Die nach Erstellung der ersten Lokomotiveisenbahnen auf dem europäischen Festlande daselbst allenthalben entstandene Begeisterung für die Ausführung von solchen Bahnen als Privatunternehmen wich bald überall einer kühleren Stimmung und schließlich einer ängstlichen Zurückhaltung des Kapitals. In der Schweiz wirkte dabei noch insbesondere die Uneinigkeit unter den Kantonen lähmend auf alle Unternehmungen ein, da bei dem geringen territorialem Umfange dieser Landesteile eine Eisenbahn von nur einigermaßen größerer Ausdehnung lediglich durch einmütiges Zusammenwirken mehrerer derselben erfolgen konnte. An diesem fehlte es aber vollkommen.

So kam es, daß zunächst in der Schweiz alle vorgenannten Eisenbahnbestrebungen mit einer einzigen Ausnahme ergebnislos verliefen. Diese Ausnahme bestand darin, daß die Nordbahn statt ihres früheren weitgreifenden Projektes schließlich die kurze Lokalstrecke von Zürich nach Baden im Aargau fertigstellte und am 7. August 1847 zur Eröffnung brachte.[1]) Dieselbe repräsentierte längere Zeit hindurch das gesamte Eisenbahnwesen der Schweiz.[2])

Aber auch die Württembergische Eisenbahngesellschaft, sowie verschiedene in Bayern zusammengetretene Eisenbahngesellschaften, darunter insbesondere auch die Augsburg-Lindauer, vermochten ihre selbstgestellte Aufgabe nicht zu erfüllen und verfielen allmählich der Auflösung.

Doch, was der Privattätigkeit damals nicht gelingen konnte, wurde in der Folge durch staatliches Eingreifen dem Vollzuge entgegengeführt. Einmal entschied sich Baden bereits im Jahre 1838 für die Inangriffnahme seiner grundlegenden Hauptbahn als Staatsbahn, sodann nahmen Württemberg und Bayern im Jahre 1843 für die daselbst auszuführenden Bahnbauten das Staatsbahnprinzip als solches an. Baden beschränkte allerdings die Erbauung seiner Hauptbahn durch den Staat vorerst auf die Linie von Mannheim bis zu seiner Landesgrenze bei Basel, dabei die Fortführung derselben an den Bodensee der Zukunft und in dieser eventuell der Privattätigkeit überlassend, während

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 30. Die Geschichte der Schweizerischen Nordbahn erscheint als eine wahre Leidensgeschichte, welche sehr interessante Streiflichter auf die damaligen kantonalen Gegensätze in der Schweiz wirft.

[2]) Abgesehen von der kurzen, auf schweizerischem Gebiete gelegenen, aber in französischem Betriebe gestandenen Strecke St. Ludwig-Basel der damaligen französischen Gesellschaftsbahn von Straßburg nach Basel. (Eröffnet 1844.)

Württemberg und Bayern die sofortige Erstreckung ihrer Staatseisenbahnen bis an diesen See beabsichtigten.[1])

Auch in der Schweiz konnte der Bau weiterer Bahnen erst dann in Fluß kommen, als nach Einführung der neuen Bundesverfassung vom Jahre 1848 die Bundesregierung die Angelegenheit ihrerseits systematisch in die Hand nahm und die bezügliche private Tätigkeit für das ganze Land auf gesetzlichem Wege gleichmäßig regelte.

Was endlich jenen Uferstaat des Bodensees anlangt, welcher im vorstehenden gemäß der gegebenen besonderen Lage der Dinge nicht näher berührt erscheint, Österreich, so ist in Kürze hierüber folgendes zu bemerken:

In Österreich, welches schon vor der Einführung der Lokomotiveisenbahnen auf dem europäischen Festlande einige durch Privattätigkeit erstellte Pferdeeisenbahnen besessen hatte, wurde auch der Bau von Lokomotiveisenbahnen zunächst dieser Privattätigkeit überlassen. Derselbe machte anfänglich keine bedeutenden Fortschritte. Die erste daselbst fertiggestellte Lokomotivbahn, jene von Florisdorf bei Wien nach Wagram (nun zur K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehörig), wurde am 23. November 1837 eröffnet.

Das Hofkanzleidekret vom 23. Dezember 1841 führte insofern das Staatsbahnprinzip für Österreich ein, als es bestimmte, daß der Ausbau der großen, den allgemeinen Verkehrsinteressen dienenden Hauptbahnen (unter Erwerb der seither durch private Tätigkeit ausgeführten wichtigeren Strecken) durch den Staat zu vollziehen sei, die Erteilung von Konzessionen für einzelne Privatunternehmen aber nicht ausgeschlossen sein solle.

Die in den nächsten Jahren erfolgende Weiterentwicklung des Eisenbahnwesens in Österreich ließ die weitab vom Herzen der Monarchie am Bodensee gelegenen österreichischen Landesteile vorerst unberührt. Erst im Jahre 1847 tauchten auch hier Bestrebungen be-

---

[1]) Aus obigem erhellt, wie die vielfach vorkommende Auffassung, daß Baden — und zwar als der erste unter den Staaten des damaligen Deutschen Bundes — im Jahre 1838 sich für das Staatsbahnprinzip als solches entschieden habe, unzutreffend erscheint. Es handelte sich im Jahre 1838 für Baden vielmehr nur um den Beschluß, seine erste Bahn als Staatsbahn zur Ausführung zu bringen, und wurde diese Bahn so allerdings die erste auf dem damaligen deutschen Bundesgebiete erbaute längere Staatsbahnlinie. Eine kürzere solche Linie stellte das Herzogtum Braunschweig in dem gleichen Jahre 1838, in welchem Baden sich für die Ausführung seiner ersten Bahnlinie als Staatsbahn entschied, bereits fertig.

züglich der Erbauung einer Eisenbahn auf, welche indessen erst nach Jahrzehnten zum Ziele führten, wie dies im Zusammenhange weiter unten dargestellt werden wird.

In dieser Weise traten in den Uferstaaten des Bodensees die frühesten Bestrebungen hinsichtlich der Führung von Eisenbahnen an diesen See zutage. Auf Grundlage dieser Bestrebungen erwuchs sodann in den einzelnen dieser Staaten, in dem einen eher, in dem anderen später, die tatsächliche Führung von Eisenbahnen an und um den See, worüber das nächste Kapitel handeln wird.

II. Kapitel.

Die tatsächliche Führung von Eisenbahnen an und um den Bodensee. Seit 1847.

A. Eisenbahnen für den Fernverkehr.

1. Württemberg.[1]

Die Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen.
Seit 1847.

Nachdem die Württembergische Eisenbahngesellschaft sich bereits im Jahre 1838 wieder aufgelöst hatte, entschloß sich die Regierung, sofort den Bahnbau in Württemberg in die eigene Hand zu nehmen und hierzu die Zustimmung der Landesvertretung zu erwirken.

Eingeleitet wurde die einschlägige parlamentarische Aktion durch den Vortrag, mit welchem der Minister Schlayer am 22. Februar 1839 den diesbezüglichen Gesetzentwurf bei der Abgeordnetenkammer einbrachte. Dieser Vortrag betonte zunächst den Wert der Erbauung von Eisenbahnen in Württemberg überhaupt und einer Linie an den Bodensee

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 12, 15, 16 und 18.

insbesondere, behandelte sodann die Wichtigkeit der eventuellen Erstellung einer Schienenverbindung vom schweizerischen Seeufer aus nach Oberitalien — wie solche damals ja in der Schweiz bereits angestrebt wurde —, welche gleichsam eine Fortsetzung der württembergischen Eisenbahn darstelle, und erklärte es im Interesse des Landes für vordringlich, daß Württemberg im Wettbewerbe mit Bayern und Baden zuerst mit einer Eisenbahn am Bodensee, einem der Hauptstapelplätze einerseits zwischen dem mittelländischen und adriatischen Meere, anderseits der Nordsee und Ostsee erscheine.

Die parlamentarische Verhandlung führte zum Erlasse des Gesetzes vom 18. April 1843, durch welches der Bau einer Staatseisenbahn von Heilbronn bis Friedrichshafen angeordnet, der Regierung aber die Wahl der Trace und damit der Anschlußpunkte gegenüber den beiden Nachbarländern Bayern und Baden freigestellt wurde.

Bei dieser Wahl zog die Regierung den bekannten englischen Ingenieur Vignoles zu und regte derselbe den Gedanken an, die Linie von der Donau bis zum Bodensee mit Bayern, woselbst ja ebenfalls im Jahre 1843 der Bau einer Staatseisenbahn von der Nordgrenze des Landes bis zu diesem See beschlossen worden war, gemeinsam zu führen. Allein der Gedanke fand weder in Württemberg noch in Bayern Anklang, und blieb es bei der getrennten Führung.

Der Bau der württembergischen Stammbahn von Heilbronn bis Friedrichshafen wurde nach der von der Regierung angenommenen Trace stückweise gefördert, und gelangte die Teilstrecke Ravensburg-Friedrichshafen, vorerst ohne Zusammenhang mit den übrigen Teilstrecken, am 24. Oktober 1847 zur Eröffnung. In Friedrichshafen selbst wurde außer dem in der Stadt gelegenen Hauptbahnhofe ein mit demselben durch ein Verbindungsgeleise zusammenhängender Hafenbahnhof errichtet.

Mit dieser Eröffnung hatte Württemberg sein Programm, zuerst mit einer Eisenbahn am Bodensee zu erscheinen, tatsächlich erfüllt.

Die Fertigstellung der übrigen Teilstrecken erfolgte in der Weise, daß am 1. Juni 1850 der durchgehende Betrieb der Linie Ulm-Friedrichshafen und am 29. gl. M. jener der ganzen Stammbahn Heilbronn-Friedrichshafen aufgenommen werden konnte.

In Heilbronn fand diese Bahn sofort Anschluß an die dort bereits bestehende Neckardampfschiffahrt. Diese vermittelte den Verkehr von Heilbronn über Heidelberg nach Mannheim zum weiteren Anschlusse dortselbst an die gleichfalls schon eingerichtete Rheindampfschiffahrt.[1]) Von

---

[1]) Die Dampfschiffahrt auf dem Neckar wurde durch eine Gesellschaft ins Leben gerufen. Dieselbe trat am 6. Oktober 1839 zusammen und eröffnete ihren

Heidelberg aus konnte der Verkehr aber auch über die bereits seit dem 1. August 1846 im durchgehenden Betriebe stehende Main-Neckar-Bahn nach Frankfurt a. M. geleitet werden,[1]) so daß mit der Aufnahme des durchgehenden Betriebes zwischen Friedrichshafen und Heilbronn vom Bodensee her eine zusammenhängende und ineinandergreifende Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverbindung einerseits nach Frankfurt a. M. und anderseits zum Rheine gegeben erschien.

Den ersten unmittelbaren Schienenanschluß an die Großh. Badischen Staatseisenbahnen erhielten die Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen durch die am 1. Oktober 1853 eröffnete Verbindungsstrecke Bietigheim-Bruchsal, den ersten solchen Anschluß an die Kgl. Bayerischen Saatseisenbahnen auf der Station Ulm am 1. Juni 1854. Diesen ersten Anschlüssen folgte im Laufe der Zeit nach beiden Richtungen eine Reihe weiterer Anschlüsse, welche, soweit sie den Bodenseeverkehr betreffen, weiter unten entsprechende Erwähnung finden werden.

Die für diesen Verkehr bemerkenswertesten solchen Anschlüsse waren jene, welche die Erstellung der württembergischen Teilstrecke der Bodenseegürtelbahn betrafen und bei der nachfolgenden Erörterung über die letztere näher werden behandelt werden.

2. Bayern.[2])

Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Seit 1853.

Von den verschiedenen nach der Betriebseröffnung der Nürnberg-Fürther Bahn in Bayern zusammengetretenen Eisenbahnbaugesellschaften vermochte, wie erwähnt, nur eine ihre Aufgabe — und zwar durch die am 4. Oktober 1840 erfolgte Betriebseröffnung der Strecke München-Augsburg — zu erfüllen. Die übrigen Gesellschaften scheiterten, obwohl sie sich zu förderlichem Zusammenarbeiten verstanden, mit ihren Unternehmungen.

Betrieb zu Anfang 1842. Er erstreckte sich zuerst nur von Heilbronn bis Heidelberg, dann von Heilbronn bis Mannheim. Im Jahre 1858 wurde das Unternehmen von Württemberg verstaatlicht, im Jahre 1868 aber mit Rücksicht auf die inzwischen entstandenen einschlägigen Eisenbahnverbindungen eingestellt. Die gegenwärtige Neckardampfschiffahrt ist jüngeren Datums und hängt mit jener älteren nicht zusammen. Über dieselbe vgl. G. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main, Bamberg 1893 S. 28 f.

[1]) Die Main-Neckar-Eisenbahn wurde von den Großherzogtümern Baden und Hessen-Darmstadt, dann der Regierung der damaligen freien Stadt Frankfurt a. M. als gemeinsame Staatseisenbahn erbaut und betrieben.

[2]) Vgl. S. Ü. Nr. 12, 15, 16 und 17.

Bei dieser Sachlage entschloß sich König Ludwig I. schon zu Ende ebendieses Jahres 1840, in zusammenfassender Verwirklichung der verschiedenen unausgeführten Privatprojekte eine durchgehende Eisenbahnlinie von Hof bis Lindau als Staatsbahn zur Ausführung zu bringen, und ließ nach den notwendigen Vorarbeiten der Ständeversammlung zu Anfang des Jahres 1843 eine einschlägige Regierungsvorlage zugehen.

Bei den Verhandlungen über diese Vorlage wurde die auch hier angeregte Frage der Führung einer gemeinschaftlichen bayerisch-württembergischen Linie von der Donau bis an den Bodensee ebenso ablehnend verbeschieden, als dieses, wie oben bemerkt, bei der diesen Gegenstand auch ihrerseits beratenden württembergischen Landesvertretung geschah.

Das Endergebnis der bezüglichen Verhandlungen in der bayerischen Ständeversammlung war das Gesetz vom 25. August 1843, den Bau einer Eisenbahn aus Staatsmitteln von der Reichsgrenze bei Hof nach Lindau betreffend.

Als Folge der mit diesem Gesetze betätigten Annahme des Staatsbahnprinzips für Bayern rechts des Rheines ergab sich die Verstaatlichung der die Landeshauptstadt mit der künftigen staatlichen Stammlinie Hof-Lindau verbindenden Privatbahn München-Augsburg. Dieselbe erfolgte am 1. Oktober 1844.

Die Stammlinie Hof-Lindau selbst, die Ludwigs-Süd-Nordbahn, wurde stückweise ausgeführt und eröffnet; gegen Ende des Jahres 1849 stand der ganze Schienenweg von Hof bis Kaufbeuern in zusammenhängendem Betriebe. Hingegen zog sich die Fortführung des Baues zwischen Kaufbeuern und Lindau sehr in die Länge und trat schließlich eine vollständige Baustockung hinsichtlich dieser Strecke ein. Diese Stockung erfüllte die betreffenden Landesteile und insbesondere auch den Verwaltungsrat der Lindauer Dampfboot-Aktien-Gesellschaft mit ernster Besorgnis. Letzterer befürchtete, daß der damals bevorstehende Zusammenschluß der isolierten Bahnstrecke Friedrichshafen-Ravensburg mit den übrigen Strecken der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen dem Platze Friedrichshafen ein bleibendes Übergewicht gegenüber dem eisenbahnlosen Lindau verschaffen könnte, und wendete sich am 25. April 1849 mit der dringenden Bitte an das bayerische Handelsministerium, Vorsorge dahin zu treffen, daß von der Zwischenstation Meckenbeuern der Strecke Friedrichshafen-Ravensburg aus alsbald eine Bahn nach Lindau erbaut und bei deren Betrieb Lindau in allen Stücken mit Friedrichshafen gleichbehandelt werde. Tatsächlich sicherte sich denn auch die bayerische Regierung in dem mit Württemberg am 25. April 1850 abgeschlossenen Staatsvertrage über gegenseitige Eisenbahnanschlüsse die Möglichkeit der Ausführung einer Verbindungsbahn Lindau-Meckenbeuern.

Allein die Ausführung derselben unterblieb, wohl infolge des bald darauf wieder aufgenommenen Ausbaues der Strecke Kaufbeuern-Lindau. Letztere wurde am 12. Oktober 1853 bis Äschach, dem unmittelbar am Seeufer gelegenen Vororte von Lindau, und nach Fertigstellung der festen Eisenbahnbrücke zwischen diesem Vororte und der Inselstadt am 1. März 1854 bis Lindau selbst eröffnet.

Hiermit war die ganze Ludwigs-Süd-Nordbahn vollendet und der Südpunkt Lindau mit dem Nordpunkte Hof in direkten Eisenbahnverkehr gebracht. Da aber Hof damals schon mit Hamburg in ununterbrochener Schienenverbindung stand, erschien der einstige Plan Friedrich Lists bezüglich der Erstellung einer solchen Verbindung zwischen der Nordsee und dem Bodensee im wesentlichen erfüllt.

Das bayerische Bahnnetz erhielt in der Folgezeit eine bedeutende Ausdehnung und vielfache Anschlüsse an jene seiner Nachbarländer. In dieser Beziehung sind, soweit der Bodenseeverkehr in Betracht kommt, nachfolgende Punkte besonders hervorzuheben:

Die Erbauung der Strecke Augsburg-Ulm.

Durch den in Ulm am 1. Juli 1854 erfolgten Zusammenschluß der Kgl. Bayerischen mit den Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen wurde den letzteren über Augsburg-Hof der direkte Verkehr vom Bodensee nach dem Nordosten Deutschlands ermöglicht.

Die Erbauung der Strecke von Bamberg über Aschaffenburg bis zur Landesgrenze gegen Hanau.

Der am 1. Oktober 1854 betätigte Anschluß an die bis zur bayerischen Landesgrenze reichende damalige gesellschaftliche Frankfurt-Hanauer Eisenbahn und damit an deren Hinterbahnen gewährte den direkten Bahnverkehr vom Bodensee zum Rheine unter Benützung der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.[1])

Die Erbauung der Strecke von München bis zur Landesgrenze gegen Salzburg.

Der am 1. August 1860 bei Salzburg vollzogene Zusammenschluß der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit der jenesmaligen K. k. priv.

[1]) Ferneren Anschluß in der Richtung zum Rheine erhielten in Aschaffenburg die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen durch die im Jahre 1858 erfolgte Betriebseröffnung der Strecke Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg der seinerzeitigen Hessischen Ludwigsbahn-Gesellschaft.

Österreichischen Kaiserin Elisabeth-Bahn und dadurch mit dem gesamten Eisenbahnnetze der Österreichischen Monarchie war von hervorragender Bedeutung für den Bodenseeverkehr. Denn der nun erstellte durchgängige Schienenweg von Salzburg über München an den Bodensee bot von da an bis zu der im Jahre 1884 erfolgten Betriebseröffnung der Arlbergbahn die kürzeste Bahnverbindung zwischen Inneröfterreich und dem am Bodensee gelegenen äußersten Ausläufer der großen Monarchie. Aber auch für die Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen war nun der direkte Schienenweg zwischen dem Bodensee und Inneröfterreich (über Ulm-Augsburg-München-Salzburg) erschlossen. Indessen konnte diese Verbindung ihrer größeren Länge wegen gegen die direkte Route von Lindau über München nach Salzburg naturgemäß nicht zu nachhaltiger Geltung gelangen.

Die Erbauung der Strecke von Lindau bis zur Landesgrenze gegen Bregenz.

Dieselbe erfolgte zum Zwecke des Zusammenschlusses der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen mit der neuerbauten K. k. priv. Österreichischen Vorarlberger Bahn, die zwar nicht mit dem Bahnnetze der Österreichischen Monarchie, wohl aber mit jenem der Schweiz zusammenhing. Der Betrieb zwischen Lindau und Bregenz wurde am 24. Oktober 1872 aufgenommen. Die bayerische Strecke Lindau-Grenze (bei Lochau) wurde vom Tage ihrer Eröffnung ab an die Vorarlberger Bahn zum pachtweisen Betriebe überlassen. Zur Entlastung des durch diesen neuen Bahnanschluß gesteigerten Verkehres des beschränkten Stadtbahnhofes Lindau wurde am Festlande ein besonderer Rangierbahnhof Lindau erbaut und von diesem aus eine nur für den Gütertransport bestimmte Nebenbahn zu der letzten Vorstation vor Lindau auf der Ludwigs-Süd-Nordbahn, Oberreitnau, geführt. Die Fertigstellung dieser beiden Hilfsobjekte fällt allerdings erst in das Jahr 1878.

Die Erbauung der Strecke München-Buchloe.

Die am 1. Mai 1873 erfolgte Betriebseröffnung der Transversalbahn von München nach Buchloe, einer Zwischenstation der Strecke Augsburg-Lindau, brachte durch Ausschaltung des Umweges über Augsburg eine wesentliche Abkürzung der bis zum Jahre 1884 als Hauptverbindung zwischen Inneröfterreich und dem Bodensee fortbestandenen Route Salzburg-München-Lindau.

Die Erbauung der Strecke von Lindau bis zur Landesgrenze gegen Friedrichshafen.

Diese am 1. Oktober 1899 eröffnete Strecke erscheint gleich jener

von Lindau bis zur Landesgrenze gegen Bregenz als Teil der nachfolgend näher zu erörternden Bodenseegürtelbahn.[1])

3. Schweiz.

a) Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz im allgemeinen.[2])

Wie oben erwähnt, verliefen die in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts fallenden zahlreichen Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz mit ganz geringfügiger Ausnahme ergebnislos und bedurfte es nach der im Jahre 1848 erfolgten Verfassungsrevision der Eidgenossenschaft des zielbewußten Eingreifens der Bundesregierung, um den Eisenbahnbau im Lande tatsächlich zu bewerkstelligen und zu fördern.

Zunächst berief die Bundesregierung zu Anfang des Jahres 1850 die beiden englischen Ingenieure Robert Stephenson (den Sohn des berühmten Georg Stephenson) und H. Swinburne, um einen technischen Bericht über die Anlegung eines systematischen Eisenbahnnetzes in der Schweiz zu erstellen.

Dieser

> Bericht der technischen Experten Stephenson und Swineburne an den Schweizerischen Bundesrat über Ausführung eines Eisenbahnnetzes in der Schweiz, erstattet gegen Ende des Jahres 1850[3]),

brachte eine Reihe von einzelnen zu erbauenden Linien in Vorschlag und berücksichtigte dabei insbesondere auch die wünschenswerten Anschlüsse der Schweiz an die auf deutscher Seite bereits ausgeführten oder in Aussicht genommenen Eisenbahnen an den Bodensee.

Der vom Bundesrate zu diesem Berichte der technischen Experten erholte

> Beibericht der beiden Schweizerbürger Geigy und Ziegler über die Ausführung eines Eisenbahnnetzes in der Schweiz in finanzieller Beziehung, ebenfalls erstattet gegen Ende des Jahres 1850,[4])

---

[1]) Die Anschlüsse zwischen den Kgl. Bayerischen und den Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen bei Memmingen (2. Oktober 1889) und bei Hergatz (15. Juni 1890) dürften, obgleich in das Bodenseegebiet im weiteren Sinne treffend, hier weniger ins Gewicht fallen, da dieselben bisher in der Hauptsache nur auf den Lokalverkehr einwirkten.

[2]) Vgl. S. Ü. Nr. 27, 28 und 72.

[3]) Vgl. S. Ü. Nr. 31.

[4]) Vgl. S. Ü. Nr. 32.

gelangte zu dem Schlusse, daß die Ausführung des von den benannten beiden Technikern vorgeschlagenen Eisenbahnnetzes finanzielle Beihilfe des Staates erfordere.

Durch diesen Ausspruch wurde bereits um die Mitte des 19. Jahrhunderts auch in der Schweiz die Frage, „ob Privatbahn- oder Staatsbahn-System" aufgerollt.

Nach vielseitiger Erörterung des Inhaltes der beiden vorgenannten Berichte seitens der betreffenden amtlichen Stellen und in der Öffentlichkeit wurden die grundlegenden Bestimmungen für die Ausführung eines Eisenbahnnetzes in der Schweiz durch das

Bundesgesetz vom 28. Juli 1852

festgestellt. Dieses älteste schweizerische allgemeine Eisenbahngesetz entschied für das Privatbahnsystem. Die Konzessionierung der einzelnen Bahnen wurde den betreffenden Kantonen überlassen, hingegen behielt sich der Bund für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft die Genehmigung der kantonalen Konzessionierungen, die Regelung der Eisenbahnfragen gegenüber dem Auslande, sowie den „Rückkauf" der konzessionierten Eisenbahnen — letzteren allerdings in sehr unbestimmter Weise — vor.[1])

Der schweizerische Unternehmersinn warf sich nun mit Eifer auf den Bahnbau und waren unter den ersten entstandenen Bahnen jene an den Bodensee, wie weiter unten näher erörtert werden wird.

Dieser Unternehmersinn artete jedoch allmählich in ein förmliches Eisenbahnfieber aus und zeitigte letzteres vielfach ungesunde Zustände auf dem Gebiete des schweizerischen Eisenbahnwesens. Es war die gleiche Erscheinung, welche sich um die gleiche Zeit auch in anderen Ländern zeigte. Wie dort die Verhältnisse zu einem sanierenden Eingreifen der Regierungen drängten, so auch in der Schweiz.

Das in diesem Sinne erlassene

Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872,

das zweitälteste allgemeine Eisenbahngesetz der Schweiz, leitete die „Nationalisierung" der schweizerischen Bahnen derart ein, daß dasselbe dem Bundesrate die oberste Aufsicht hierüber und zugleich die Konzessionierung der einzelnen Bahnen unter jeweiliger genauer Bestimmung des „konzessionsgemäßen Rückkaufes" derselben übertrug.[2])

---

[1]) „Rückkauf"-Einlösung durch den Staat. Das Wort setzt, strenge genommen, einen vorgängigen Verkauf von seiten des Staates voraus, welcher indessen hier nicht vorlag.

[2]) Zur Ausübung dieser obersten Aufsicht wurde dem Bundesrate alsbald ein besonderes Eisenbahndepartement beigegeben, welches zuerst dem bereits vorher bestandenen Handelsdepartement angegliedert, am 1. Januar 1880 aber mit dem benfalls schon bestandenen Postdepartement vereinigt wurde.

Der Bahnbau nahm unter der Herrschaft dieses neuen Gesetzes rüstigen Fortgang und entstanden wichtige Linien, darunter die St. Gotthardbahn, sowie weitere für den Bodenseeverkehr einflußreiche Strecken, wovon unten im einzelnen zu sprechen sein wird. Allein die Wirksamkeit dieses Gesetzes reichte nicht hin, die alten Schäden im Eisenbahnwesen nachhaltig zu beheben und wurden zumal verschiedene Bahnen derart finanziell notleidend, daß das öffentliche Interesse Abhilfe forderte.

Infolgedessen gewann der seit dem Jahre 1850 nie vollständig erstorbene Gedanke der Verstaatlichung des schweizerischen Eisenbahnwesens allmählich wieder mehr und mehr Boden. Da aber der durch das Gesetz von 1872 vorgezeigte Weg des konzessionsgemäßen Rückkaufes auf Schwierigkeiten stieß, versuchte der Bundesrat seit dem Jahre 1886 den „freihändigen Rückkauf" zunächst der Hauptbahnen.

Der Bundesrat gelangte auch auf diesem Wege nicht zu dem gewünschten Ergebnisse, sondern konnte dasselbe erst erzielen, als ihm ein neues allgemeines Eisenbahngesetz hierzu die entsprechende Handhabe bot. Dieses geschah durch das

Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897,

mit welchem die Schweiz einen entscheidenden Schritt auf dem Wege der Verstaatlichung ihres Eisenbahnwesens tat. Denn dieses Gesetz ermächtigte den Bund, die Hauptbahnen der Schweiz, welche den großen internationalen Verkehr derselben mit dem Auslande vermitteln, auf dem Wege des freihändigen Rückkaufes für sich zu erwerben und als ‚Schweizerische Bundesbahnen" zu betreiben, und benannte zunächst fünf große Bahnkomplexe, welche in erster Linie in dieser Weise für den Bund zu erwerben seien.

Der Bundesrat nahm die Durchführung dieser Erwerbungen und die Schaffung der neuen Bundesbahnen rasch in die Hand.[1])

Von den fünf bezüglichen Bahnkomplexen kommen für den Bodenseeverkehr drei in Betracht, nämlich die Nordostbahn, die Vereinigten

---

Das vereinigte Post- und Eisenbahndepartement wird, übereinstimmend mit der in der Schweiz bestehenden Praxis, auch im gegenwärtigen Buche fortan kurzweg Postdepartement oder Eisenbahndepartement genannt werden, je nachdem es von dem einen oder anderen Standpunkte aus in Betracht kommt.

[1]) Als Zentralbehörden für die Schweizerischen Bundesbahnen wurden, wie hier vorgreifend bemerkt werden will, errichtet: der Verwaltungsrat und die Generaldirektion, beide in Bern; der erstere seit dem 1. Oktober 1900, die letztere seit dem 1. Juli 1901 in Tätigkeit. — Das mit dem Postdepartement vereinigte Eisenbahndepartement besteht als Organ des Bundesrates zur Ausübung der obersten Aufsicht desselben über das gesamte Eisenbahnwesen der Schweiz nach wie vor.

Schweizerbahnen und die St. Gotthardbahn, wie dieses weiter unten näher erörtert werden wird.

Als Ergänzung zu dem obengenannten Gesetze vom 15. Oktober 1897 erschien das weitere

Bundesgesetz vom 21. Dezember 1899,

durch welches der Bau und Betrieb jener Bahnen, die lediglich dem lokalen Verkehre oder besonderen Verkehrszwecken dienen und keinen wesentlichen Anteil an dem durchgehenden Verkehre besitzen, als „Nebenbahnen" (auch „Regionalbahnen" genannt) den Kantonen oder der Privattätigkeit überlassen werden.

In diesem allgemeinen Rahmen entwickelte sich am schweizerischen Ufer des Bodensees seit der Mitte des 19. Jahrhundertes eine Anzahl von Bahnen, welche sich mit der Zeit zu den zwei großen, für den schweizerischen Bodenseeverkehr ausschlaggebenden Bahnnetzen der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen ausgestalteten und als solche an der folgenden Jahrhundertwende verstaatlicht wurden.

Ebenso entstand die St. Gotthardbahn, welche, als einzige bisher fertiggestellte schweizerische Alpenüberschienung gegen Süden, für den Verkehr zwischen dem Bodensee und Italien von besonderer Bedeutung ist und deren Verstaatlichung ebenfalls in Bälde erfolgen wird.

Die wichtigsten Data in der Geschichte dieser drei großen schweizerischen Bahnkomplexe folgen nachstehend.

b) Die Schweizerische Nordostbahn mit ihren Vorläufern und Einverleibungen.

Seit 1855.

Auf Grund des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 blildete sich am 28. Februar 1853 in Zürich eine

Zürich-Bodensee-Eisenbahn-Gesellschaft

zur Erbauung einer Bahn Zürich-Winterthur-Romanshorn. Letzterer Platz war, wie oben erwähnt, bereits im Jahre 1845 als Mündungsort einer schweizerischen Eisenbahn am See in Aussicht genommen worden und hatte namentlich auch der technische Bericht der Ingenieure Stephenson und Swinburne vom Jahre 1850 diesen als besonders hierfür geeignet bezeichnet. Schon am 1. Juli 1853 vereinigten sich die Gesellschaft und die obenberührte

Schweizerische Nordbahn,

welche bereits im Jahre 1836 eine Strecke von Zürich an den Bodensee

führen wollte, dann aber hiervon abstand und nur die im Jahre 1847 eröffnete lokale Verbindung Zürich-Baden erstellen konnte, dabei aber gelegentlicher weiterer Bautätigkeit nicht entsagt zu haben scheint, zu einer neuen Gesellschaft, welche den Namen

Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft

annahm.[1])

Letztere eröffnete am 16. Mai 1855 die Teilstrecke Romanshorn-Winterthur, die erste auf schweizerischer Seite am See erschienene Eisenbahn.

Am 23. Juni 1855 folgte sodann die Inbetriebnahme der von der Nordostbahn-Gesellschaft geschaffenen neuen Dampfschiffahrtsanstalt auf dem Bodensee, von welcher weiter unten besonders gehandelt werden wird.

Nachdem die neue Gesellschaft, welche in gegenwärtigem Buche der Kürze wegen durchgängig als „Nordostbahn" bezeichnet erscheint, am 26. Juni 1856 den durchgehenden Betrieb zwischen Romanshorn und Zürich aufgenommen hatte, erwarb sie von der im Jahre 1853 in Schaffhausen gegründeten, aber bald in finanzielle Schwierigkeiten gekommenen Rheinfallbahn-Gesellschaft durch den Fusionsvertrag vom 6. November 1856 deren Unternehmen, die

Rheinfallbahn,

nämlich die noch unfertige Strecke Schaffhausen-Winterthur, und brachte dieselbe nach rasch erfolgter baulicher Vollendung am 16. April 1857 zur Betriebseröffnung.

Durch den gleichen Fusionsvertrag erwarb die Nordostbahn auch das Unternehmen der im Jahre 1850 in Schaffhausen entstandenen „Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee" und vereibte dieselbe dieses Unternehmen sofort ihrer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt ein, wie dieses alles weiter unten näher erörtert werden wird.

So besaß die Nordostbahn bereits knapp zwei Jahre nach ihrem Erscheinen am See die beiden von Zürich ausstrahlenden und im Seegebiete mündenden Bahnstrecken nach Romanshorn und Schaffhausen, welche über Winterthur auch eine bequeme Landverbindung der beiden genannten Hauptplätze der Bodenseedampfschiffahrt unter sich boten, ferner die einzige schweizerische Dampfschiffahrtsanstalt auf dem See und der anstoßenden Rheinstrecke bis Schaffhausen und hatte sich hierdurch in sehr kurzer Zeit eine hervorragende Stellung nicht nur im schweizerischen Verkehrswesen überhaupt, sondern auch im Bodenseeverkehre insbesondere gesichert.

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 30.

In den folgenden Jahren dehnte die Nordostbahn ihr Netz nach verschiedenen Seiten weiter aus und kommen in dieser Hinsicht hier hauptsächlich in Betracht:

Die Erbauung der Strecke Zürich-Zug-Luzern.

Dieselbe wurde am 1. Juni 1864 dem durchgängigen Betriebe übergeben und erweiterte den direkten Eisenbahnverkehr vom Bodensee gegen die Innerschweiz um ein beträchtliches.

Die Erbauung der Strecke Romanshorn-Arbon-Rorschach.

Diese am 15. Oktober 1869 eröffnete Strecke brachte die Nordostbahn auf der Station Rorschach Hafen, also am Bodensee selbst, in unmittelbaren Schienenanschluß mit den weiter unten näher zu erörternden Vereinigten Schweizerbahnen, welche längst auch ihrerseits eine wichtige Bedeutung für den Bodenseeverkehr erlangt hatten und der Nordostbahn wie in allen Stücken, so insbesondere auch hinsichtlich dieses Verkehres als sehr beachtenswerte Rivalin gegenüberstanden.

Die Erbauung der Strecke Romanshorn-Kreuzlingen-Konstanz.[1])

Die Eröffnung erfolgte am 1. Juli 1871. Dieselbe setzte die Nordostbahn in Konstanz in unmittelbaren Anschluß an die schon seit dem Jahre 1863 dahin vorgeschobenen Großh. Badischen Staatseisenbahnen. Dieser Platz ermöglicht den einzigen unmittelbaren Schienenzusammenhang des schweizerischen und deutschen Bahnnetzes an den Ufern des Obersees. Ein weiterer solcher Zusammenschluß daselbst an diesen Ufern ist nach den gegebenen geographischen Verhältnissen undurchführbar.

Bald darauf erschien in der Schweiz an den Ufern des Untersees und des Rheines eine neue selbständige Eisenbahn. Es war dieses die

Schweizerische Nationalbahn.

Die Nationalbahn-Gesellschaft hatte am 17. Juli 1875 die in das

[1]) Die Nordostbahn erbaute auf ihre Kosten die Strecke nur bis Kreuzlingen, der letzten Station auf schweizerischem Boden vor Konstanz. Die kurze Reststrecke von Kreuzlingen bis nach Konstanz wurde von den Großh. Badischen Staatseisenbahnen auf deren Kosten erbaut und an die Nordostbahn verpachtet. Die Wechselstation zwischen der Nordostbahn und den Großh. Badischen Staatseisenbahnen wurde demnach Konstanz.

Bodenseegebiet fallenden Strecken Konstanz-Emmishofen-Etzwylen (unterhalb Stein am Rheine), dann Winterthur-Etzwylen-Singen eröffnet und somit in Konstanz einerseits an die Nordostbahn, anderseits an die Großh. Badischen Staatseisenbahnen, ferner in Singen an die letzteren angeschlossen. Diese neue Gesellschaft geriet aber infolge der damaligen allgemeinen finanziellen Notlage der schweizerischen Bahnen bereits im Jahre 1878 in Konkurs, und ersteigerte in demselben die Nordostbahn die genannten Strecken. Ihre Angliederung an das Nordostbahnnetz erfolgte am 1. Oktober 1880.[1])

Allein trotz ihrer fortschreitenden räumlichen Ausdehnung krankte auch die Nordostbahn selbst an der allgemeinen finanziellen Notlage der schweizerischen Bahnen, und zwar dermaßen, daß sie schon im Jahre 1877 von dem Bundesrate ein Moratorium hinsichtlich der Ausführung jener weiteren Strecken, zu deren Bau sie sich verpflichtet hatte, erbitten mußte. Diese Strecken erhielten daher die Bezeichnung „Moratoriumsbahnen".

Solche Vorkommnisse bei der Nordostbahn, als einer der bedeutendsten Bahnen des Landes, bildeten den Hauptanstoß für das Umsichgreifen des Wunsches nach Sanierung des Eisenbahnwesens im Wege der Verstaatlichung, und machte der Bundesrat in den noch lange fortdauernden Moratoriumsverhandlungen mit der Nordostbahn derselben bereits im Jahre 1886 Anträge bezüglich deren freihändigen Rückkaufes durch den Bund. Allein die Nordostbahn war hierzu so wenig geneigt, daß sie noch im Jahre 1891 daran dachte, mit ihrer alten Rivalin, den Vereinigten Schweizerbahnen, sich zu fusionieren, um gemeinsam mit denselben der auch von den letzteren gefürchteten Verstaatlichung der größeren schweizerischen Bahnen entgegenzuwirken.

Doch die Ereignisse gingen unaufhaltsam ihren Gang. Nachdem die Nordostbahn noch am 2. April 1895 die Moratoriumsbahn Etzwylen-Schaffhausen zur durchgehenden Eröffnung gebracht und damit ihre Längsbahn am Bodensee und Rheine von Rorschach bis Schaffhausen ausgedehnt hatte, wurde sie durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 unter jene schweizerischen Bahnen eingereiht, welche zuerst zur Verstaatlichung bestimmt waren.

---

[1]) Die Nationalbahn erbaute zugleich mit der Strecke Konstanz-Emmishofen-Etzwylen die kurze Verbindungsstrecke Emmishofen-Kreuzlingen, durch welche der direkte Verkehr der Station Emmishofen, der ersten Nationalbahnstation nach Konstanz, mit Kreuzlingen, der letzten Nordostbahnstation vor Konstanz, und hiermit zwischen der Nationalbahn und der Nordostbahn ohne Berührung von Konstanz ermöglicht wurde. Eröffnet wurde diese Verbindungsstrecke gleich den oben im Texte genannten Hauptlinien der Nationalbahn am 17. Juli 1875. Diese Verbindungslinie wurde selbstredend mit ebendiesen Hauptlinien am 1. Oktober 1880 dem Nordostbahnnetze angegliedert.

Die Verstaatlichung der Nordostbahn mit Einschluß der zugehörigen Dampfschiffahrtsanstalt für den Bodensee trat schon mit Beginn des Jahres 1902 ein, und endete mit derselben die Selbständigkeit eines Unternehmens, welches fast ein Halbjahrhundert hindurch als einer der wichtigsten Faktoren im modernen Bodenseeverkehre mitgewirkt hatte.

c) Die Vereinigten Schweizerbahnen mit ihren Vorläufern.

Seit 1856.

In der Ostschweiz, wo schon im Jahre 1836 eine so rührige Tätigkeit für die Erbauung schweizerischer Eisenbahnen geherrscht hatte, welche speziell den Bodensee als Basis dieser Bahnen annahm, wurde noch in der Zeit, in welcher das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 erst in der Vorbereitung war, die gleiche Tätigkeit wieder aufgenommen. Als erste Frucht derselben erschien die bereits am 27. Mai 1852 in St. Gallen vollzogene Bildung einer

St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn-Gesellschaft,

welche sich zunächst die Erbauung der Strecke Rorschach-St. Gallen-Winterthur-Zürich vorsetzte.

Ihr folgte am 1. September 1853 die Gründung der

Schweizerischen Südostbahn-Gesellschaft,

welche zuvörderst die Ausführung einer Eisenbahn von Rorschach durch das Rheintal nach Chur anstrebte. Dabei hatte dieselbe aber noch weitere zwei Punkte im Auge. Der eine betraf die Verwirklichung der alten Idee einer an diese Rheintalbahn anschließenden Überschienung des Lukmanier zur Verbindung des Bodensees mit Oberitalien. Der andere gipfelte in dem Wunsche, eine Schienenverbindung mit den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und hierdurch mit dem deutschen Bahnnetze überhaupt auf dem Wege über Vorarlberg zu gewinnen, welchem Wunsche ja die seit dem Jahre 1847 in Vorarlberg aufgetretene Eisenbahnbewegung in die Hand arbeitete. —

Die St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn-Gesellschaft beschränkte, als inzwischen die Nordostbahn die Ausführung der Strecke Romanshorn-Winterthur-Zürich unternommen hatte, ihr eigenes Projekt auf die Strecke Rorschach-St. Gallen-Winterthur zum Anschlusse hierselbst an die Nordostbahn. Dieselbe eröffnete, nachdem sie seit dem Jahre 1855 einzelne Teilstrecken der Gesamtstrecke Rorschach-St. Gallen-Winterthur in Betrieb genommen hatte, auf dieser Gesamtstrecke den durchgehenden Verkehr am 22. Oktober 1856.[1])

---

[1]) In Rorschach kamen zwei Bahnhöfe zur Ausführung: Bahnhof Stadt und Bahnhof Hafen, welche durch eine Zweigbahn verbunden wurden.

Mittlerweile in finanzielle Verlegenheiten geraten, hatte sich die Gesellschaft schon am 4. September 1856 mit der Schweizerischen Südostbahn, welche sich in gleicher Lage befand, fusioniert. Dieser Fusion trat am 20. April 1857 die ebenfalls im Jahre 1853 gegründete Glattalbahn-Gesellschaft, deren Bauprogramm jedoch keine besonderen Beziehungen zu dem Bodenseeverkehre hatte, bei und nahmen die drei unierten Gesellschaften von letztgenanntem Tage ab den Namen

Vereinigte Schweizerbahnen
Union Suisse

an.[1])

Als solche brachten sie sodann die Strecke Rorschach-Chur am 1. Juli 1858 zur durchgängigen Eröffnung. Die Idee einer an diese Strecke anschließenden Überschienung des Lukmanier zur Verbindung des Bodensees mit Oberitalien kam nicht zur Ausführung, nachdem das bezügliche Projekt, wie später erörtert werden wird, dem St. Gotthardprojekte weichen mußte.

Hingegen gelangte der Wunsch einer Verbindung der Vereinigten Schweizerbahnen mit den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und dadurch mit dem deutschen Bahnnetze überhaupt auf dem Wege über Vorarlberg durch die Erbauung der K. k. priv. Vorarlberger Bahn und deren Anschlüsse bei Buchs vom 24. Oktober 1872 und bei St. Margarethen vom 23. November 1872, von denen für den Bodenseeverkehr indessen nur der letztere in Betracht kommt, zur Verwirklichung. Die Entstehungsgeschichte der Vorarlberger Bahn wird weiter unten erörtert werden. Für diese Verbindung hatten sich die Vereinigten Schweizerbahnen, welche dieselbe als eine Lebensfrage für sich betrachteten, von Anfang ihres Bestehens an lebhaft interessiert. Als Lebensfrage betrachteten sie die Verbindung mit den deutschen Bahnen auf dem Landwege über Vorarlberg deshalb, weil sie ohne den Besitz einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt mit der Nordostbahn im Bodenseeverkehre über den See selbst nicht nachhaltig zu konkurrieren vermochten. Zur Errichtung einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt — wie die Nordostbahn — konnten sich die Vereinigten Schweizerbahnen aber nicht entschließen, obwohl ihre beiden Vorläufer, sowohl die St. Gallen-Appenzeller Bahn, wie die Südostbahn, ursprünglich sich mit bezüglichen Absichten trugen und sie selbst auch später noch gelegentlich solche Absichten durchblicken ließen. —

---

[1]) Hiermit endete die im Jahre 1853 gegründete Schweizerische Südostbahn. Die neuere Schweizerische Südostbahn, deren Bahngebiet zwischen dem Züricher und Vierwaldstädter See liegt, hat mit derselben nur den Namen gemein.

Der im Jahre 1872 erzielte Anschluß der Vereinigten Schweizerbahnen an die Vorarlberger Bahn und durch diese an das deutsche Bahnnetz erweiterte sich, nachdem die Vorarlberger Bahn im Jahre 1884 in die mit dem gesamten österreichischen Bahnnetze zusammenhängende Arlbergbahn aufgegangen war, zu einem solchen auch an letzteres.

Der Anschluß im Jahre 1872 hatte sich für die Vereinigten Schweizerbahnen hinsichtlich ihres sehr ernsthaften Wettbewerbes mit der Nordostbahn im Bodenseeverkehre unverkennbar günstig gestaltet; der Anschluß vom Jahre 1884 kräftigte naturgemäß die Stellung der Vereinigten Schweizerbahnen erheblich.

Doch ungeachtet aller Rivalität fanden sich diese beiden Bahnen, wie schon angedeutet, im Jahre 1891 geneigt, sich zu gemeinsamem Widerstande gegen die stets wachsende Bewegung für die Verstaatlichung der größeren schweizerischen Eisenbahnen zu fusionieren. Allein die Fusion kam nicht zustande, wogegen das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 die Vereinigten Schweizerbahnen neben der Nordostbahn unter die zuerst zu verstaatlichenden Eisenbahnen einreihte.

Die Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen folgte jener der zu Beginn des Jahres 1902 vollzogenen der Nordostbahn bereits zu Beginn des Jahres 1903. Auch die Vereinigten Schweizerbahnen hatten, wenngleich ohne den Besitz einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt, fast 50 Jahre lang einen wesentlichen, selbständigen Faktor im modernen Bodenseeverkehre dargestellt.

d) Die St. Gotthardbahn, als einzige schweizerische Alpenüberschienung zwischen dem Bodensee und Italien.[1]

Seit 1882.

Die Idee einer Alpenüberschienung zwischen dem Bodensee und Italien tauchte, wie bereits dargelegt, schon zur Zeit der ältesten Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz auf und fand in dem damals an die Schweiz angrenzenden Königreiche Sardinien solchen Beifall, daß die Regierung des letzteren schon im Jahre 1845 mit jener des Kantons Tessin, welche hierbei zugleich im Namen der übrigen beteiligten Einzelkantone der Schweiz handelte, einen bezüglichen Staatsvertrag abschloß. Gedacht war an einen Schienenübergang über einen der rhätischen Alpenpässe: Luckmanier, Splügen, Bernhardin oder Maloja.

Wenn nun auch die Weiterverfolgung der Angelegenheit während der politischen Erregungen der nächsten Jahre ruhte, so erstarb doch

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 33, 34, 35, 36 und 37.

der Gedanke einer schweizerischen Alpenüberschienung in der Richtung gegen Italien nie vollständig. Zum offiziellen Ausdrucke gelangte derselbe abermals in dem Handelsvertrage, welcher zwischen dem im Jahre 1848 neugeschaffenen Schweizerischen Bundesrate, dem nunmehr die Regelung der Verkehrsbeziehungen der Eidgenossenschaft zum Auslande zukam, und dem Königreiche Sardinien am 8. Juni 1851 abgeschlossen wurde. Dieser Vertrag sah die Führung einer Eisenbahn aus Sardinien über die schweizerischen Alpen zum Anschlusse an die Bahnen des deutschen Zollvereinsgebietes vor, und setzten die beiden Vertragsstaaten unter Hinzutritt des Königreichs Preußen, als Vertreters des Deutschen Zollvereins, eine gemeinsame Kommission zur Prüfung des zu wählenden Schienenweges ein. In dieser Kommission schlug der schweizerische Ingenieur Koller die Überschienung des St. Gotthard, welche bis dahin noch nie in Frage gekommen war, vor. Dieser Vorschlag fand anfänglich nicht die Zustimmung Sardiniens, weil genannter Staat an der ursprünglichen Idee der Erstellung einer zunächst dem internationalen Bodenseeverkehre dienenden, also über einen der rhätischen Alpenpässe auszuführenden Eisenbahn festhielt, während eine St. Gotthardbahn schon nach den geographischen Verhältnissen diesen Voraussetzungen weniger entsprechen konnte. In der Schweiz jedoch gewann das St. Gotthardprojekt trotz heftiger Gegenströmungen bald eine zahlreiche Anhängerschaft, welche in der „Großen Gotthardvereinigung" gipfelte.

Es kann nicht Aufgabe dieser Darstellung sein, auf die nun Jahrzehnte hindurch sich abspielenden wechselreichen Vorgänge einzugehen, welche das St. Gotthardprojekt bis zu seiner Verwirklichung zu überdauern hatte.

Es genügt vielmehr hier, die abschließende Tatsache anzuführen, daß unter vorläufiger Zurückstellung weiterer schweizerischer Alpenüberschienungen gegen Italien zu die St. Gotthardbahn mit nahmhafter finanzieller Beihilfe des Königreichs Italien, in welches inzwischen das Königreich Sardinien aufgegangen war, und des neuen Deutschen Reichs, zu welchem sich mittlerweile die Staaten des Deutschen Zollvereins geeinigt hatten, sowie noch speziell des an dieser Alpenüberschienung wegen seines rheinischen Verkehrs besonders interessierten Großherzogtums Baden erbaut und am 1. Juni 1882 in ihrer ganzen Ausdehnung dem internationalen Verkehre übergeben wurde.

Die St. Gotthardbahn, welche überwiegend dem Verkehre vom Rheine her über die Schweiz nach Italien dient, kann schon ihrer geographischen Lage nach dem Bodenseeverkehre nicht jene Mehrung zuführen, die für diesen von der erstgedachten Überschienung eines der rhätischen Alpenpässe im Anschlusse derselben an die Rheintalbahn Rorschach-Chur erhofft worden war.

Trotzdem kommt die St. Gotthardbahn für den Bodenseeverkehr insofern wesentlich in Betracht, als dieselbe eben zurzeit noch den einzigen Schienenweg für diesen Verkehr in der Richtung gegen Italien durch die Schweiz bildet.

Auch die St. Gotthardbahn befindet sich unter jenen schweizerischen Bahnen, welche nach dem Bundesgesetze vom 15. Oktober 1897 zunächst zu verstaatlichen sind, doch ist als Termin hierfür erst das Jahr 1909 in Aussicht genommen.

4. Baden.

Die Großh. Badischen Staatseisenbahnen.[1])

Seit 1863.

Der auf 10. Februar 1838, wie erwähnt, einberufene außerordentliche badische Landtag vereinbarte mit der Regierung das Gesetz vom 29. März gleichen Jahres, wonach die Erbauung „einer Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizer Grenze bei Basel“ auf Staatskosten zu erfolgen hatte, während die Fortführung dieser Bahn bis an den Bodensee späterer Beschlußfassung vorbehalten, dabei aber schon damals eine eventuelle Übertragung dieser Fortführung an eine Aktiengesellschaft in Erwägung gezogen wurde.

Die Ausführung und Inbetriebnahme der als die badische Hauptbahn erscheinenden Linie von Mannheim bis zur schweizerischen Grenze erfolgte stückweise. Am 12. September 1840 wurde die erste Teilstrecke Mannheim-Heidelberg dem Verkehre übergeben, am 1. August 1845 letzterer bis Freiburg i. Br. erstreckt. Die Weiterführung der Linie wurde teils durch die politischen Wirren in Baden in den Jahren 1848—1849, teils durch schwierige Terrainverhältnisse aufgehalten, und erst am 22. Februar 1851 konnte der durchgehende Betrieb bis Haltingen, kurz vor der schweizerischen Grenze, aufgenommen werden.

Die Fortsetzung von Haltingen nach Basel erforderte noch längere diplomatische Verhandlungen zwischen Baden und der Schweiz, und es währte bis zum 20. Februar 1855, bis die ganze Linie Mannheim-Basel im durchgehenden Betriebe stand.

Unterdessen war die Agitation der zunächst am Bodenseeverkehre interessierten badischen Landesteile für die Erstellung einer Eisenbahn zum Anschlusse von Konstanz an die badische Hauptbahn, wie solchen der badische Landtag vom Jahre 1838 der Zukunft vorbehalten hatte, nicht erstorben; auch die dem Bodensee und der Rheinstrecke Basel-Konstanz benachbarten Landesteile der Schweiz vereinigten sich mit

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 12, 15, 16 und 19.

diesen Bestrebungen und bildete sich aus diesen beiderseitigen Landesteilen ein Verein mit dem Sitze in Konstanz, welcher die Förderung ebendieser Bestrebungen sich zur Aufgabe setzte.[1])

Die badische Regierung war gern bereit, die Hand zur Verwirklichung dieser Bestrebungen zu bieten, dachte dabei aber zunächst fortgesetzt an eine Erstellung der gewünschten Bahnverbindung zwischen der badischen Hauptbahn und Konstanz durch private Tätigkeit.

Für diese Erstellung gab es zwei Wege: entweder durch eine von einem Zwischenpunkte der Linie Mannheim-Basel durch den Schwarzwald nach Konstanz zu leitende, oder durch eine von Basel rheinaufwärts dahin zu führende Eisenbahn.

Zur Lösung der schwierigen Frage bedurfte es einer geraumen Zeit, innerhalb deren die badische Regierung verschiedene bezügliche Versuche unternahm und eingehende Verhandlungen auch mit schweizerischen Eisenbahngesellschaften hinsichtlich Übernahme der Erstellung der fraglichen Bahnverbindung durch eine derselben pflog. Ein näheres Eingehen auf Einzelheiten ist hier nicht am Platze, es genügt vielmehr, die endgiltige Lösung der Frage anzuführen.

Diese bestand darin, daß Baden auf Grund des hierwegen mit der Schweiz am 27. Juli 1852 abgeschlossenen Staatsvertrages und weiterer einschlägiger Vereinbarungen die Linie Basel-Waldshut-Schaffhausen-Singen-Radolfzell-Konstanz als badische Staatsbahn auszuführen unternahm. Die Teilstrecke Basel-Waldshut wurde am 30. Oktober 1856 eröffnet. Die Fertigstellung des weiteren Teiles, welcher die Ausläufer des Kantons Schaffhausen durchschneidet, nach Schaffhausen vom Rheine nordwärts abbiegt, einen Bogen über Singen beschreibt, bei Radolfzell zuerst an den See tritt, dann auf dem Bodanrücken gegen Konstanz hinläuft und vor Einmündung in diese Stadt auf einer festen Brücke den Rheindurchbruch vom Obersee zum Untersee überschreitet, zog sich bedeutend in die Länge. Erst am 15. Juni 1863 konnte der durchgehende Verkehr von Basel über Waldshut und Schaffhausen nach Konstanz in Vollzug gesetzt werden.

Somit hatte die Stadt Konstanz den lange entbehrten und sehnlichst erwünschten Anschluß an das Eisenbahnnetz endlich gefunden und begrüßte dieselbe den Einzug der ersten Lokomotive in besonders feierlicher Weise.[2])

---

[1]) Vgl. S. II Nr. 21.

[2]) Von den Feierlichkeiten, mit welchen das Erscheinen des ersten Eisenbahnzuges in Konstanz begangen wurde, ist insbesondere die Aufstellung einer aus verschiedenen Fahrzeugen zusammengestellten, lebhafte Freudensalven abgebenden „Festflotte" zu erwähnen.

Gleichzeitig mit der Vorschiebung der Großh. Badischen Staatseisenbahnen an den Bodensee erfolgte die Verstaatlichung der bis dahin ein gesellschaftliches Unternehmen bildenden badischen Bodenseedampfschiffahrt und deren organische Angliederung an die genannten Staatseisenbahnen, während der analoge Vorgang in Württemberg und in Bayern erst längere Zeit nach dem Erscheinen der dortigen Staatseisenbahnen am See eingetreten war.

Da zur Zeit der Eröffnung der Linie Basel-Konstanz das badische Staatsbahnnetz bereits Anschlüsse an die Bahnnetze der sämtlichen Nachbarstaaten Badens besaß, kamen dieselben sofort dem durchgehenden Verkehre von und nach Konstanz zugute.

Anschluß an das schweizerische Bahnnetz gewährte die Linie Basel-Konstanz den Großh. Badischen Staatseisenbahnen außer in Basel selbst und in Waldshut vorerst noch in Schaffhausen, und zwar an die Nordostbahn. Einen ferneren Anschluß an ebendiese schweizerische Bahn erhielten die Großh. Badischen Staatseisenbahnen in Konstanz selbst durch die schon erwähnte Betriebseröffnung der Strecke Romanshorn-Kreuzlingen-Konstanz am 1. Juli 1871.

Von der weiteren Ergänzung des Netzes der Großh. Badischen Staatseisenbahnen kommen für den Bodenseeverkehr besonders in Betracht:

Die Erbauung der Strecke Radolfzell-Stahringen-Stockach-Mengen

mit Verästungen zum Anschlusse an verschiedene nordwärts gelegene anderweitige Strecken der Großh. Badischen Staatseisenbahnen, sowie an solche der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen. Diese sämtlichen Verbindungen, deren Anfangsstrecke bis Stockach bereits am 20. Juli 1867 eröffnet wurde, besitzen nur lokale Bedeutung.

Die Erbauung der Strecke Offenburg-Singen.

Dieselbe zweigt aus der Längsachse der Hauptbahn Mannheim-Basel ab, durchquert in südöstlicher Richtung den Schwarzwald und mündet bei Singen in die Linie Basel-Konstanz der Großh. Badischen Staatseisenbahnen. Die Strecke Offenburg-Singen, genannt die „Schwarzwaldbahn“, erscheint als die allerdings in etwas veränderter Form bewerkstelligte Ausführung jenes älteren Alternativprojekts für die Verbindung des badischen Landeszentrums mit dem Bodensee, welches seinerzeit der Linie Basel-Konstanz gegenübergestellt wurde, nun aber nach dieser Linie ebenfalls zur Erbauung gelangte. Die Schwarzwaldbahn kürzt die Verbindung zwischen dem badischen Landeszentrum

und dem Bodensee durch den Fortfall des Umweges über Basel sehr wesentlich. Der durchgehende Betrieb zwischen Offenburg und Singen wurde am 10. November 1873 aufgenommen.

Die am 17. Juli 1875 erfolgte Betriebseröffnung der Strecken Winterthur-Etzwylen-Singen und Konstanz-Etzwylen der Schweizerischen Nationalbahn brachte, wie ebenfalls weiter oben schon erörtert, den Großh. Badischen Staatseisenbahnen in Singen wie in Konstanz fernere Anschlüsse an das schweizerische Bahnnetz. Die genannten Strecken der vormaligen Nationalbahn gingen am 1. Oktober 1880 an die Nordostbahn und im Jahre 1901 mit letzterer an die Schweizerischen Bundesbahnen über.

Die Erbauung der Strecke Stahringen-Überlingen-Landesgrenze gegen Württemberg.

Diese Strecke bildet einen Teil der Bodenseegürtelbahn und wird bei der weiter unten folgenden Erörterung der letzteren eigens behandelt werden.

5. Österreich-Ungarn.

a) Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Österreich im allgemeinen.[1])

Das bereits oben genannte

Hofkanzleidekret vom 23. Dezember 1841,

welches das Staatsbahnprinzip in Österreich eingeführt und die Konzessionierung von Privatbahnen nur für Ausnahmefälle in Aussicht genommen hatte, erfuhr durch das

Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 8. September 1854

insofern eine wesentliche Modifikation, als letzteres zwar das Staatsbahnprinzip nicht verließ, aber den Schwerpunkt mehr auf die Ausführung von Privatbahnen verlegte.

Gänzlich verändert gegenüber jenem Dekrete wurde aber die Sachlage, als die Regierung schon kurze Zeit darauf aus finanziellen Gründen den

Verkauf sämtlicher bereits erbauter und im Baue befindlicher Staatseisenbahnen

an Private einleitete. Derselbe war schon im Jahre 1858 vollständig durchgeführt und herrschte von da ab durch Jahrzehnte in Österreich ausschließlich das Privatbahnsystem. Eine

Denkschrift des Handelsministeriums vom Jahre 1864

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 12 und 23.

empfahl sodann den Bau einer größeren Anzahl von Bahnen durch Privatunternehmer und versprach letzteren finanzielle Unterstützung des Staates, hauptsächlich durch Garantie für die Verzinsung und Amortisation der aufzuwendenden Baukapitalien. Daraufhin entstand eine Menge von „garantierten Bahnen", von denen bald viele so notleidend wurden, daß dem Staate sehr drückende finanzielle Verpflichtungen erwuchsen. Diesem Übelstande begegnete das

Gesetz, die garantierten Bahnen betreffend,
vom 14. Dezember 1877
(oder kurzweg das „Sequestrationsgesetz" genannt),

welches in der Hauptsache den Staat ermächtigte, jene notleidenden garantierten Bahnen, deren Defizit zumeist von ihm zu decken war, sequestrationsweise in eigenen Betrieb zu nehmen.

Demgemäß ging eine beträchtliche Anzahl solcher Bahnen zunächst in den Betrieb und nachfolgend durch Ablösung auch in das Eigentum des Staates über.

Ferner erbaute derselbe mehrere neue Linien sofort als Staatsbahnen und begann damit im vorletzten Jahrzehnte des vergangenen Jahrhundertes eine neue Aera des Staatsbahnsystems in Österreich. Der vollständigen Durchführung desselben aber stellten sich wegen der hohen Anforderungen der noch bestehenden großen Privatbahnen für den Übergang an den Staat bedeutende Schwierigkeiten entgegen. Es herrscht daher in Österreich zurzeit noch das sog. „gemischte System", allerdings unter Überwiegen des Staatsbahnsystems.

b) Die K. k. priv. Vorarlberger Bahn.[1])
Seit 1872.

Bis zum Jahre 1847 hatte die Eisenbahnbewegung in Österreich den entlegenen Landesteil Vorarlberg unberührt gelassen. In diesem Jahre, in welchem auf württembergischer Seite die erste Eisenbahn am Bodensee erschien, regte sich auch in Vorarlberg der Wunsch nach einer solchen. Der dortige Industrielle Ganahl stand an der Spitze der Agitation und wußte den im Jahre 1848 in sein Amt eingetretenen, für das Verkehrswesen außerordentlich tätigen Handelsminister Freiherrn von Bruck für die Sache dermaßen zu interessieren, daß derselbe die Erbauung einer Eisenbahn „vom Bodensee zur Adria zu den wichtigsten seiner Aufgaben zählte". Nach dem Rücktritte dieses Ministers im Jahre 1851 ruhte die Sache.

Im Jahre 1853 trat der Schweizerische Bundesrat, welcher bei

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 24.

der von ihm im Jahre 1852 eingeleiteten systematischen Anlage eines schweizerischen Bahnnetzes dessen Anschluß an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und damit an das deutsche Bahnnetz überhaupt auf dem Wege über Vorarlberg als schweizerisches Landesinteresse erkannt hatte, mit der österreichischen und bayerischen Regierung wegen Erstellung einer derartigen Bahnverbindung in diplomatische Verhandlungen ein, die aber zu keinem Ergebnisse führten.

Das nun folgende österreichische Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 8. September 1854 gab Ganahl den Anstoß, seine Bemühungen wieder aufzunehmen, und ließ er zunächst vom Jahre 1858 ab bezügliche Vorarbeiten auf eigene Kosten vornehmen. Als dann die Denkschrift des österreichischen Handelsministeriums vom Jahre 1864 über die Ausbreitung des österreichischen Bahnnetzes auch Vorarlberg in diese Ausbreitung einbezog, trat Ganahl mit dem rührigen Präsidenten der Vereinigten Schweizerbahnen, welche sich fortgesetzt für die Erstellung einer Bahnverbindung von der Schweiz über Vorarlberg nach Bayern interessierten, Wirth-Sand, sowie dem französischen Bauunternehmer Talabot zu einem Konsortium behufs dieser Erstellung zusammen. — Für eine solche — vorerst nur gedachte — Bahnverbindung wurde damals schon der Name „Bodenseegürtelbahn“ gebraucht. Hinsichtlich der Durchführung pflogen die Schweiz, Österreich und Bayern aufs neue diplomatische Verhandlungen und schloßen dieselben am 5. August 1865 einen bezüglichen Staatsvertrag. Allein, da die österreichische Regierung mit dem Konsortium sich über die Höhe der von ihr zu leistenden finanziellen Beihilfe nicht einigen konnte, unterblieb auch diesmal die weitere Verfolgung der Sache.

Inzwischen war, wie bereits oben erwähnt, der Zusammenschluß der Stammlinie Wien-Salzburg der nach Maßgabe des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 8. September 1854 entstandenen K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn mit den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen am 1. August 1860 erfolgt und mit diesem Zusammenschlusse auf dem Umwege über München jene Schienenverbindung zwischen Innerösterreich und dem Bodensee eröffnet worden, welche bis zu der Inbetriebnahme der späteren Arlbergbahn vom Jahre 1884 die einzige verblieb.

Mittlerweile setzte aber auch Ganahl seine Bestrebungen unentwegt fort und führten dieselben, nachdem die Angelegenheit zur parlamentarischen Verhandlung gekommen war, endlich zum Ziele. Es genügt hier, die Hauptpunkte der vielverschlungenen weiteren Entwicklungsgeschichte kurz aufzuführen.

Die öffentliche Meinung in Österreich gab dem Wunsche nach endlicher Erstellung einer einheimischen Bahnführung an den Bodensee

mehr und mehr nachhaltigen Ausdruck. Die Regierung legte daher den parlamentarischen Körperschaften einen auf die Sache bezüglichen Gesetzentwurf vor. Bei dessen Beratung kam auch die Eventualität der Erstellung der genannten Bahnverbindung durch den Staat selbst zur Erörterung. Es war dieses wohl eine der frühesten Regungen des in Österreich wieder auflebenden Staatsbahngedankens.

Auf Grund der erwähnten parlamentarischen Verhandlungen erging das Spezialgesetz vom 20. Mai 1869, welches zunächst die Erbauung einer Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch nach Bregenz mit Anschlüssen einerseits an die Vereinigten Schweizerbahnen und anderseits an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen feststellte.

Das Gesetz ließ der Regierung freie Hand, ob sie diese neue Bahn selbst erbauen, oder deren Ausführung der Privattätigkeit unter staatlicher Unterstützung überlassen wolle. Sie wählte das letztere. Die Frage der Erstellung der weiteren Verbindungsstrecke Innsbruck-Bludenz über den Arlberg, also der eigentlichen Arlbergbahn, durch welche die beschlossene vorarlbergische Strecke Bludenz-Bregenz erst mit dem Bahnnetze von Innerösterreich in unmittelbaren Zusammenhang gelangen konnte, blieb vorerst offen.

Die weitere Frage eines Zusammenschlusses der österreichischen Linie Innsbruck-Bregenz mit dem bayerischen Staatsbahnnetze durch Erstellung einer über den Fernpaß zu führenden österreichisch-bayerischen Linie, also einer Fernpaßbahn, welche schon in der obenerwähnten Denkschrift des österreichischen Handelsministeriums vom Jahre 1864 angedeutet war und von Österreich fortgesetzt gewünscht wurde, mußte fallen gelassen werden, nachdem die bayerische Regierung die Ausführung einer solchen als ihren Interessen zuwiderlaufend erkannt hatte.

Die österreichische Regierung erteilte auf Grund des obengenannten Spezialgesetzes vom 20. Mai 1869 bereits am 17. August gleichen Jahres einer inzwischen durch Ganahls fortgesetzte Bemühungen konstituierten Privatgesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe der „K. k. priv. Vorarlberger Bahn" von Bludenz bis Bregenz mit Anschlüssen an die Vereinigten Schweizerbahnen und an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, unter staatlicher Zinsengarantie für das aufzuwendende Baukapital. Am 25. gleichen Monats fügte die Regierung mit Rücksicht auf die offen gelassene Frage der späteren Erbauung der Verbindungsstrecke Innsbruck-Bludenz die weitere Konzessionsbedingung an, daß im Falle des Zustandekommens dieser Verbindungsstrecke die K. k. priv. Vorarlberger Bahn ihr eigenes Unternehmen an den Inhaber derselben abzutreten habe.

Durch einen neuen Staatsvertrag zwischen Österreich, Bayern und der Schweiz, abgeschlossen am 27. August 1870, wurden die Anschlüsse

der K. k. priv. Vorarlberger Bahn an die Vereinigten Schweizerbahnen und die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen geregelt. Dieselben erfolgten, nachdem die Hauptstrecke Bludenz-Bregenz am 1. Juli 1872 eröffnet worden war, dergestalt, daß die Anschlüsse an die Vereinigten Schweizerbahnen bei Buchs am 24. Oktober und bei St. Margarethen am 23. November gleichen Jahres in Vollzug traten, während jener an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bei Lindau ebenfalls am letztgenannten Tage vollzogen wurde. Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen überließen den Betrieb auch auf dem bayerischen Teile der Strecke Bregenz-Lindau pachtweise an die K. k. priv. Vorarlberger Bahn. Den Gesammtdienst auf der Wechselstation Lindau übernahmen die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, jenen auf den beiden Wechselstationen St. Margarethen und Buchs die Vereinigten Schweizerbahnen.

c) Die Arlbergbahn, als Bestandteil der K. k. Österreichischen Staatsbahnen.[1]) Seit 1884.

Die österreichische Regierung unternahm noch vor der Betriebseröffnung der K. k. priv. Vorarlberger Bahn den Versuch zur Lösung der offen gebliebenen Frage der Erstellung der Verbindungsbahn Innsbruck-Bludenz, d. i. der Arlbergbahn, indem sie bereits am 22. März 1872 den parlamentarischen Körperschaften einen Gesetzentwurf für die Ausführung dieser Verbindungsstrecke als Staatsbahn vorlegte.

Allein die Sache kam damals nicht zustande.

Erst um die im folgenden Jahrzehnte anhebende Zeit des Beginnes der neuen Ära des Staatsbahnsystems in Österreich wurde durch das Gesetz vom 7. Mai 1880 die Erbauung der Arlbergbahn als Staatsbahn zum Zusammenschlusse mit der Vorarlberger Bahn bestimmt. War hiermit nach der obenberegten Konzessionsbedingung schon der Übergang der Vorarlberger Bahn an den Staat gegeben, so bot die finanzielle Notlage, in welche sie inzwischen geraten war, der Regierung weiteren Grund, dieselbe nach Maßgabe des Sequestrationsgesetzes vom 14. Dezember 1877 noch vor Vollendung des Baues der Arlbergbahn vom 1. Juli 1882 ab in den Staatsbetrieb zu übernehmen.

Die Fertigstellung der Arlbergbahn erfolgte im Herbste 1884, und wurde am 21. September der durchgehende Betrieb seitens des Staates auf der zusammenhängenden Arlbergbahn und Vorarlberger Bahn aufgenommen.

Einige Tage vorher, am 15. September, hatte die Betriebseröff-

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 12, 25 und 26.

nung der zugleich mit der Erbauung der staatlichen Arlbergbahn geschaffenen staatlichen österreichischen Dampfschiffahrtsanstalt auf dem Bodensee mit dem Stützpunkte Bregenz stattgefunden.

Diese beiden für Österreich bedeutungsvollen Ereignisse, einerseits die unmittelbare Erstreckung des österreichischen Bahnnetzes bis an den Bodensee, anderseits die endliche Einreihung des Kaiserstaates in die von allen übrigen Uferstaaten längst aufgenommene Bodenseedampfschiffahrt wurden am 20. September durch ein großes Fest in Bregenz, welches Kaiser Franz Josef I. mit seiner Anwesenheit verherrlichte, gefeiert.

Am 1. Januar 1886 ging sodann die sequestrierte Vorarlberger Bahn durch Ablösung auch in das Eigentum des Staates über. Seitdem bildet dieselbe in Verbindung mit der eigentlichen Arlbergbahn unter der zusammenfassenden Benennung der letzteren einen wichtigen Bestandteil der K. k. Österreichischen Staatsbahnen.

Auf ihrer Anfangsstation Innsbruck steht sie mit der ganz Tirol durchziehenden K. k. priv. Österreichischen Südbahn in unmittelbarem Zusammenhange. Durch sie erhält dieselbe direkten Verkehr einerseits über Kufstein mit dem deutschen, anderseits über Ala mit dem italienischen Bahnnetze, dann vermöge der in Wörgl und Franzensfeste abzweigenden österreichischen Strecken mit dem gesamten weiter östlich gelegenen österreichischen Bahnnetze.

Die in Wörgl abzweigende Strecke nach Salzburg, früher unter dem besonderen Namen Giselabahn einen Teil der Kaiserin Elisabeth-Bahn bildend, war mit dem Gesamtunternehmen derselben — darunter der Stammlinie Wien-Salzburg — im Wege der Ablösung bereits am 1. Januar 1882 an den Staat übergegangen und den K. k. Österreichischen Staatsbahnen angegliedert worden. Letztere sicherten sich durch einen am 6. Juni 1883, also schon vor der Inbetriebnahme der Arlbergbahn, mit der Südbahn abgeschlossenen Vertrag den künftigen Durchlauf ihrer Züge zwischen Wörgl und Innsbruck und damit zwischen Wien und Bregenz.

Seit der Eröffnung der Arlbergbahn ist die Linie von Salzburg über München zum Bodensee ihrer jahrzehntelangen Eigenschaft als einziger Bahnverbindung zwischen dem Herzen der Österreichischen Monarchie und Vorarlberg samt dem Bodensee entkleidet.

Die Wichtigkeit der Eröffnung der Arlbergbahn im Zusammenhange mit der Einführung der neuen K. k. Österreichischen Bodenseedampfschiffahrt für den gesamten Bodenseeverkehr trat bald merklich in die Erscheinung.

B. Die Bodenseegürtelbahn.

1. Begriff.

Wenn man auf der Karte jene zusammengesetzte Wasserfläche von Bregenz bis Schaffhausen, auf welche sich die Bodenseedampfschiffahrt erstreckt, betrachtet, so erkennt man, daß dieselbe durch einen zusammenhängenden Schienengürtel von ovaler Gestaltung mit den beiden äußersten Endpunkten Bregenz und Schaffhausen umfaßt wird. Dieser ovale Schienengürtel wird durch die Bahnstrecke Radolfzell-Konstanz in zwei ebensolche Einzelgürtel geteilt, deren größerer das Hauptbecken des Sees, d. i. den Obersee und Überlinger See, deren kleinerer das Nebenbecken, d. i. den Untersee und die anstoßende Rheinstrecke bis Schaffhausen, in der Weise umzieht, daß die genannte Bahnstrecke einen Teil jedes dieser beiden Einzelgürtel bildet. Als Schlußpunkte des größeren Einzelgürtels erscheinen Bregenz und Konstanz, als solche des kleineren Konstanz und Schaffhausen. Der kleinere Einzelgürtel wird durch die Bahnstrecke Etzwylen-Singen durchquert und wiederum in zwei Unterabteilungen zerlegt.

Gleichwie nun vom Standpunkte der Bodenseedampfschiffahrt aus die zusammengesetzte Wasserfläche von Bregenz bis Schaffhausen als Bodensee im weiteren Sinne benannt wird, könnte man auch vom Standpunkte der Eisenbahnen aus den zusammenhängenden Schienengürtel um dieses ganze Wassergebiet als die Bodenseegürtelbahn im weiteren Sinne erklären.

Allein, wie das Hauptbecken des Bodensees wegen seiner weitaus überwiegenden Bedeutung zumeist als der Bodensee schlechthin bezeichnet wird, so wird auch der Schienengürtel um dieses Hauptbecken kurzweg als „die Bodenseegürtelbahn" benannt. Die nachfolgende Betrachtung beschränkt sich demnach auf die Bodenseegürtelbahn in diesem engeren Sinne.

Die Erstellung derselben in jener Form, welche sie heute besitzt, erscheint nicht sowohl als die Folge eines von allem Anfange an beabsichtigten bezüglichen Planes, sondern vielmehr als eine solche des geschichtlichen Ganges des Bahnbaues in den verschiedenen Uferstaaten des Bodensees, wie derselbe in seinen Grundzügen aus den vorausgehenden Darstellungen zu entnehmen ist.

Das entscheidende Moment ist dabei der Aneinanderschluß der schweizerischen Längsbahn am Südufer und der deutschen Längsbahn sam Norduser des Sees, welcher am Ostufer durch die österreichische Bahnstrecke vermittelt wird und am Westufer auf der Station Konstanz sich unmittelbar ergibt.

Die Grundzüge der Geschichte der Entstehung und des fortschreitenden Ausbaues der Gürtelbahn um das Hauptbecken des Sees sind in nachfolgendem zusammengestellt.

2. Entstehung und fortschreitender Ausbau.

Seit 1872.[1])

Die Idee einer Verbindung des schweizerischen und des deutschen Bahnnetzes durch eine österreichische Bahnführung am Ostufer des Bodensees geht, wie bereits oben bei der Besprechung der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie der K. k. priv. Vorarlberger Bahn erörtert wurde, schon auf das Jahr 1853 zurück, in welchem ein schweizerisches Bahnnetz überhaupt noch gar nicht bestand, sondern dessen Erstellung sich erst in Vorbereitung befand.

Der erste greifbare Schritt zur Verwirklichung dieser Idee erfolgte, wie ebenda erzählt wurde, durch den Abschluß eines bezüglichen Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Österreich und Bayern vom 5. August 1865. In demselben wurde die Erbauung einer österreichischen Eisenbahn vorgesehen, welche an der österreichisch-schweizerischen Landesgrenze im Anschlusse an die mittlerweile ins Leben getretenen Vereinigten Schweizerbahnen beginnend, über Bregenz sich zur österreichisch-bayerischen Landesgrenze bei Lindau hinziehen und an derselben mit den von Lindau aus ebendahin zu verlängernden Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen zusammenschließen sollte.

Für diese neue Bahnführung, welche eigentlich nur dazu bestimmt erschien, am Ostufer des Sees das schweizerische und das deutsche Bahnnetz in Verbindung zu bringen, wurde, wie gesagt, damals schon der über diese Bestimmung hinausgreifende Name „Bodenseegürtelbahn“ gebraucht.

Inzwischen hatte sich aber während der langen Erörterung, welche über den Bau einer solchen „Bodenseegürtelbahn“ in der Öffentlichkeit dem Abschlusse des obenerwähnten Staatsvertrages vom 5. August 1865 vorausging, bei den Anwohnern des deutschen Nordufers des Sees der Wunsch gefestigt, daß die in Frage stehende Gürtelbahn nicht bei Lindau endigen, sondern längs des ganzen Nordufers weitergeführt und schließlich in Anschluß an die am Westufer bereits bestehenden Großh. Badischen Staatseisenbahnen gebracht werden möge. So würde sich ein ununterbrochener Schienenweg von Rorschach über Bregenz, Lindau, Friedrichshafen und Überlingen bis Konstanz ergeben und würde bei der sicheren Annahme, daß das dann noch allein fehlende Stück Konstanz-Romanshorn-Rorschach bald nachfolgen werde, eine „Bodensee-

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 12, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 26, 27 und 28.

gürtelbahn" nicht nur dem Namen nach, sondern in Wirklichkeit geschaffen werden.

Die Regierungen von Württemberg und Baden kamen den Wünschen nach Erbauung einer Längsbahn am deutschen Nordufer des Sees, so viel an ihnen gelegen erschien, entgegen und einigten sich bereits im Staatsvertrage vom 18. Februar 1865 — also noch vor dem Zustandekommen jenes Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Österreich und Bayern über die Ausführung einer österreichischen Verbindungsbahn am Ostufer des Sees vom 5. August 1865 — über eine bezügliche württembergisch-badische Bahnführung.

Württemberg übernahm dabei die Verpflichtung, „binnen 12 Jahren von dem Zeitpunkte an, mit welchem die Fortsetzung der Bahn von Lindau bis Friedrichshafen gesichert sein" würde, von da aus an eine von Baden bis zur gemeinschaftlichen Landesgrenze zu erstellende Strecke anzuschließen.

Der schweizerisch-österreichisch-bayerische Staatsvertrag vom 5. August 1865 über die Erbauung einer österreichischen Eisenbahn von der schweizerisch-österreichischen bis zur österreichisch-bayerischen Landesgrenze kam nicht zum Vollzuge. Die in dem württembergisch-badischen Staatsvertrage vom 18. Februar 1865 für den Baubeginn von seiten Württembergs vorgesehene Voraussetzung der Sicherstellung der Bahnfortsetzung von Friedrichshafen nach Lindau trat nicht ein. Die ganze Frage der Fortsetzung der Gürtelbahn am Ost-, Nord- und Westufer des Sees ruhte, und zwar für längere Zeit.

Hingegen brachte die Schweizerische Nordostbahn am 15. Oktober 1869 die Strecke Romanshorn-Rorschach und im Zusammenwirken mit den Großh. Badischen Staatseisenbahnen am 1. Juli 1871 die Strecke Romanshorn-Kreuzlingen-Konstanz zur Eröffnung, wonach die obenerwähnte Annahme der baldigen Erstellung des am schweizerischen Ufer noch fehlenden Stückes einer künftigen vollständigen Gürtelbahn verwirklicht wurde.

Mittlerweile war aber auch die Angelegenheit der Erbauung der österreichischen Verbindungsbahn zwischen dem schweizerischen und dem bayerischen Bahnnetze im Osten des Sees wieder in Fluß geraten und hatten die Schweiz, Österreich und Bayern am 27. August 1870 einen neuen einschlägigen Staatsvertrag vereinbart.

Auf Grund desselben erfolgte die tatsächliche Ausführung der oben des näheren erörterten K. k. priv. Vorarlberger Bahn, vermittels welcher vom 23. November 1872 ab der durchgehende Verkehr zwischen der Schweiz und Deutschland über Bregenz ermöglicht und überhaupt ein ununterbrochener Schienenweg von Konstanz längs des Süd- und Ostufers des Sees bis Lindau geschaffen wurde.

Nun griffen auch Württemberg und Baden die zurückgestellte Frage der Fortführung der Bodenseegürtelbahn am Nord- und Westufer des Sees wieder auf und schlossen am 29. Dezember 1873 einen neuen Staatsvertrag, durch welchen jener ältere vom 18. Februar 1865 mehrfache Modifikationen erhielt. Bayern, welches die Verhältnisse für sich noch nicht genügend geklärt erachtete, beobachtete zunächst auch jetzt noch entsprechende Zurückhaltung.

Dieser neue württembergisch-badische Staatsvertrag bestimmte, daß der Zusammenschluß der Kgl. Württembergischen und der Großh. Badischen Staatseisenbahnen am Bodensee, wie derselbe in dem älteren Staatsvertrage vom 18. Februar 1865 vorgesehen erschien, auch ohne Rücksicht auf die Fortsetzung der Bahnverbindung von Friedrichshafen nach Lindau nunmehr binnen 8 Jahren herbeizuführen sei. Jedoch verlangsamte sich der Vollzug dieser neuen Verbindung sehr wesentlich, indem zunächst nur Baden — und zwar auch dieses nur zögernd — in denselben eintrat.

Die Großh. Badischen Staatseisenbahnen brachten am 15. August 1895 die Teilstrecke von Stahringen (Zwischenstation der weiter oben genannten Eisenbahn Radolfzell-Mengen) bis Ueberlingen — vorerst für den Sekundärbahnbetrieb — zur Eröffnung. So wurde die Gürtelbahn um das Hauptbecken des Sees, welche bereits die ganze Länge von Lindau über Bregenz, Rorschach und Romanshorn bis Konstanz umfaßte, durch die Angliederung der ineinandergreifenden Teilstrecken Konstanz-Radolfzell, Radolfzell-Stahringen und Stahringen-Ueberlingen der Großh. Badischen Staatseisenbahnen bis zu letzterem Punkte ausgedehnt. Die Weiterführung der neuen Strecke von Ueberlingen gegen die badisch-württembergische Landesgrenze zu stieß indessen wegen der Schwierigkeit der Wahl der Trace auf bedeutende und zeitraubende Hindernisse.

Unter diesen Umständen trat auch Württemberg anfänglich nicht in den Bau der von ihm zu erstellenden Teilstrecke von der badisch-württembergischen Landesgrenze bis Friedrichshafen ein.

Das im Jahre 1884 folgende Aufgehen der K. k. priv. Vorarlberger Bahn in die an den Bodensee vorgeschobenen K. k. Österreichischen Staatsbahnen änderte nichts an den Verhältnissen der Gürtelbahn, soweit dieselbe damals schon bestand.

Bei den Anwohnern des deutschen nördlichen Seeufers aber trat der Wunsch nach baldiger Fertigstellung der gesamten Gürtelbahn immer lebhafter zutage und fand beredten Ausdruck in der Tagespresse, in Eingaben an die einschlägigen Landesbehörden und Ministerien, sowie in den Verhandlungen der parlamentarischen Körperschaften der beteiligten drei deutschen Uferstaaten.

Um die Mitte des letzten Jahrzehntes des abgelaufenen Jahrhunderts erachtete auch die bayerische Regierung den Zeitpunkt für gekommen, um aus ihrer seitherigen Zurückhaltung in der schwebenden Frage herauszutreten, und schloß mit Württemberg im Zusammenhange mit der Regelung anderweitiger gemeinsamer Eisenbahnangelegenheiten am 31. Oktober 1895 einen Staatsvertrag über die Ausführung einer am Seeufer hinlaufenden Eisenbahn von Lindau nach Friedrichshafen.

Mit diesem bayerisch-württembergischen Staatsvertrage wurde das endliche Zustandekommen der Gürtelbahn um den ganzen Obersee besiegelt.

Die Eröffnung der Strecke Lindau-Friedrichshafen erfolgte am 1. Oktober 1899.[1])

Inzwischen hatten Württemberg und Baden in einem weiteren Staatsvertrage vom 12. November 1897 die Einzelheiten der noch rückständigen Bauführung zwischen Ueberlingen und Friedrichshafen geregelt. Allein die Fertigstellung derselben erlitt wegen der schon genannten Schwierigkeiten hinsichtlich der Tracenwahl auf badischem Gebiete immerhin noch eine solche Verzögerung, daß dieselbe vor der Jahrhundertwende nicht mehr bewerkstelligt werden konnte.

Dergestalt war die vielbesprochene und vielbegehrte Gürtelbahn um den ganzen Obersee am letzten Tage des abgewichenen Jahrhunderts vollständig erstellt, mit Ausnahme der Strecke Friedrichshafen-Ueberlingen.

Die Einfügung dieses Schlußstückes der Gürtelbahn erfolgte, wie im Anhange des gegenwärtigen Buches erörtert werden wird, knapp nach der Jahrhundertwende.

C. Eisenbahnen für den Nahverkehr am Bodensee.

Noch möchte hier der von einigen Uferorten des Obersees ausgehenden Eisenbahnen für den Nahverkehr zu gedenken sein.

Denn außer dem Nahverkehr der betreffenden Umgegend besitzen dieselben mit Rücksicht auf die Naturschönheiten, welche sich dem Auge, sei es bei ihrer Befahrung, sei es auf ihren Zwischen- und Endpunkten bieten, eine große Anziehungskraft auch für viele Hunderte von weither

[1]) Die Einführung der Strecke von Friedrichshafen her erfolgte in Lindau, ebenso wie jene von Bregenz her in den Stadtbahnhof. Dadurch wurde dessen lokale Beschränktheit für die Dienstabwicklung immer fühlbarer. Entsprechende Abhilfe ist bei dem geringen auf der Insel zur Verfügung stehenden Raume sehr schwierig. Indessen hat die bayerische Staatsbahnverwaltung einer befriedigenden Lösung der Frage schon seit längerer Zeit ihr Augenmerk zugewendet und ist in bezügliche Verhandlungen mit der österreichischen Staatsbahnverwaltung, für welche sie ja den Dienst in Lindau mitversieht, eingetreten.

an den Bodensee gekommenen Vergnügungsreisenden und tragen hiernach bei ihrem Besuche durch die letzteren immerhin auch zur Belebung des Dampfschiffverkehres auf dem See bei.

Hierher gehören:

in der Schweiz:

die Bahn von Rorschach nach Heiden,

dem bekannten Luft- und Molkenkurorte oberhalb Rorschach, teils als Adhäsions-, teils als Zahnradbahn ausgeführt und eröffnet am 6. September 1875;[1])
dann

die Bahn von Rheineck nach Walzenhausen,

dem berühmten Aussichtspunkte oberhalb Rheineck, eine Drahtseilbahn für Personen- und Güterverkehr, im Betriebe seit 27. Juni 1896;[2])

in Österreich:

die Bregenzer Waldbahn,

ausgehend von Bregenz und endigend in Bezau, eine Schmalspurbahn für Personen- und Güterverkehr, reich an Naturreizen, eröffnet am 15. September 1902.[3])

Zu dem vorstehenden Kapitel gehören die Tabellen I, II und V.

Hiervon enthält:

Tabelle I die chronologische Übersicht der Betriebseröffnungen der am gesamten Bodensee und der anschließenden Rheinstrecke bis Schaffhausen mündenden Eisenbahnen für den Fernverkehr, sowie der am Obersee bestehenden Eisenbahnen für den Nahverkehr;

Tabelle II die chronologische Übersicht der Betriebseröffnungen

[1]) Privatunternehmen in eigenem Betriebe mit dem Direktionssitze Heiden. Anschluß in Rorschach an die seinerzeitige Schweizerische Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen, beide nun aufgegangen in die Schweizerischen Bundesbahnen.

[2]) Privatunternehmen im Anschlusse an die seinerzeitigen Vereinigten Schweizerbahnen, nun an die Schweizerischen Bundesbahnen. Dasselbe würde, strenge genommen, hier nicht zu nennen sein, da sein Ausgangspunkt Rheineck nicht unmittelbar am Seeufer gelegen erscheint. Allein, da dieser Punkt früher stets zu den Uferorten des Sees gerechnet wurde, derart, daß derselbe zeitweise sogar von Dampfschiffen befahren wurde, möchte die Aufführung des Unternehmens an dieser Stelle sich immerhin rechtfertigen.

[3]) Privatunternehmen im Anschlusse an die und im Betriebe der K. k. Österreichischen Staatsbahnen. Der Beginn des Betriebes fällt, wie dessen Datum erkennen läßt, bereits in das neue Jahrhundert.

der Teilstrecken, welche zusammen die Gürtelbahn um das Hauptbecken, sowie jener, die zusammen die Gürtelbahn um das Nebenbecken des Bodensees und die genannte Rheinstrecke darstellen, endlich

Tabelle V die geographisch geordnete Übersicht aller Uferorte des gesamten Bodensees und der mehrerwähnten Rheinstrecke bis Schaffhausen, welche in der unmittelbaren Gegenwart (Dampfschiff- und) Eisenbahnstationen besitzen.

Zweiter Teil.

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen.

1847—1900.

I. Kapitel.

Die Zeit von 1847—1863.

A. Die einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten.

1. Die Württembergische Bodenseedampfschiffahrtsgesellschaft. Die Verstaatlichung der Bodensee-Dampfschiffahrt in Württemberg im Jahre 1854.[1])

Die Württembergische Gesellschaft befand sich gegen Ende der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt in gedrückter finanzieller Lage, doch erhoffte sie Besserung derselben von der fortschreitenden Fertigstellung der Stammlinie Heilbronn-Friedrichshafen der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, durch welche Friedrichshafen zuerst unter allen Uferorten des Bodensees mittels des länderverbindenden Schienenweges an den Fernverkehr angeschlossen und dadurch mit einem Verkehrsfaktor ausgestattet werden sollte, dessen die übrigen Uferorte voraussichtlich noch längere Zeit entbehren mußten.[2])

Am 24. Oktober 1847 wurde zunächst die Teilstrecke Friedrichshafen-Ravensburg der obengenannten Linie eröffnet. Allein, solange diese Teilstrecke lediglich einen Eisenbahntorso darstellte, konnten die gehegten Erwartungen naturgemäß nur in sehr bescheidenem Umfange in Erfüllung gehen. Zur vollen Entfaltung konnte die vorteilhafte Einwirkung der neuen Eisenbahnverbindung erst gelangen, als die isolierte Strecke Friedrichshafen-Ravensburg im Jahre 1850 Zusammenhang mit dem übrigen württembergischen Bahnnetze und hierdurch mit dessen Nachbarbahnen gefunden hatte. Bis zu diesem Zeitpunkte waren auch die nachteilig auf den Verkehr wirkenden politischen Wirren der Jahre 1848 und 1849 beglichen. So konnte die Württembergische Gesellschaft, welche in dem unmittelbar auf die Eröffnung der Strecke Friedrichshafen-Ravensburg folgenden Geschäftsjahre 1847/48 zwar einen

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 9, 41, 42, 47 und 48.
[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 130 f.

gesteigerten Personen- und Getreideverkehr, dabei aber den schwächsten sonstigen Güterverkehr seit ihrem Bestehen aufzuweisen hatte, schon von dem Geschäftsjahre 1849/50 sagen, daß „die Einwirkungen der Eisenbahnen alle ihre Erwartungen übertroffen haben“.

Der nachhaltige Geschäftsaufschwung erforderte neue Dampfschiffe. Im Jahre 1851 wurde der „Wilhelm“ (b) als Ersatz für den 1848 ausgemusterten und abgebrochenen „Wilhelm“ (a), den altehrwürdigen Bodenseeveteranen, in den Dienst eingereiht und sodann im Jahre 1853 ein weiteres Dampfschiff in Bestellung gegeben. Die Lieferung dieser neuen beiden Schiffe wurde der Maschinenfabrik Eßlingen übertragen, welche damit zum erstenmal als Schiffsbauerin für den Bodensee auftrat. Der „Wilhelm“ (b) erhielt eine auch für Rheinfahrten geeignete Bauart, da die Württembergische Gesellschaft damals — allerdings nur für kürzere Zeit — auch die Befahrung der Rheinstrecke bis Schaffhausen in ihr Programm aufgenommen hatte. Das zweite, im Jahre 1853 in Bestellung gegebene Schiff, für welches gleich anfangs der Name der damaligen Kronprinzessin von Württemberg „Olga“ bestimmt wurde, konnte jedoch erst im Jahre 1854, und zwar nach der Verstaatlichung der württembergischen Dampfschiffahrt, in Verwendung genommen werden.

Bei dem regen Schiffahrtsbetriebe bereitete die fortdauernde Versandung in und vor dem Hafen von Friedrichshafen vielfache Verlegenheiten. Insbesondere der „Kronprinz“ mit seinem größeren Tiefgange hatte darunter zu leiden. Er mußte in den Wintern 1848/49 und 1853/54, in welchen er wegen des außergewöhnlichen Niederwasserstandes die ominöse Rinne [1]) vor dem Hafen nicht mehr durchfahren konnte, Monate lang etwa 1000 Schuh vor dem Hafenkopfe im freien See ankern und von dort aus seinen Dienst versehen, wobei die Verbindung zwischen seinem Standorte und dem Ufer durch regelmäßige Nachenfahrten vermittelt wurde.

Im Jahre 1850 verlor die Gesellschaft durch die endgiltige Aufhebung der Abfuhrgelder in den württembergischen Häfen einen Nebenbezug, welchen sie seit ihrem Bestehen besessen und zähe festgehalten hatte. [2]) Allein die fortdauernd günstigen Betriebseinnahmen ließen ihr diesen Ausfall so wenig nachteilig erscheinen, daß sie bereits im Jahre 1851 die letzte Rate des im Jahre 1847 erhaltenen zweiten Darlehens von 60000 fl. an den Staat heimzuzahlen vermochte. [3])

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 132.

[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 52 f.

[3]) Über die Heimzahlung des älteren staatlichen Darlehens zu 50000 fl. (vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 133) geben die mir zur Verfügung gestandenen Quellen keinen Aufschluß.

Inzwischen war der letztere allmählich der tatsächliche Eigentümer der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt geworden, nachdem er, schon seit dem Jahre 1842 im Besitze des weitaus größeren Teiles der Aktien des Unternehmens stehend, durch Aufkauf die übrigen Stücke sämtlich für sich erworben hatte.

Bei dieser Sachlage bedurfte es nur eines Schrittes zur Umwandlung des nur noch nominell gesellschaftlichen Unternehmens in eine förmliche Staatsanstalt.

Die Verstaatlichung im Jahre 1854.

Die Stimmung in Württemberg neigte sich um die Mitte des 19. Jahrhundertes im allgemeinen der Vereinigung der Verkehrsanstalten in der Hand des Staates zu und übernahm in diesem Sinne der letztere das seit dem Jahre 1819 dem Hause Taxis überlassene württembergische Postwesen im Jahre 1851 wieder in die eigene Verwaltung.[1]) Wohl im Zusammenhange mit diesem Vorgange wurde im Jahre 1852 in der württembergischen Kammer der Wunsch ausgesprochen, daß die tatsächlich dem Staate angehörige württembergische Bodenseedampfschiffahrt auch förmlich die Eigenschaft als Staatsanstalt erhalte.

Die Regierung kam in der Erkenntnis, daß es für sie als ein unabweisbares Bedürfnis erscheine, die von Friedrichshafen ausgehende Dampfschiffahrt selbst in die Hand zu bekommen und sich damit den direkten Anschluß ihrer Staatsbahnlinien nach und von der Schweiz zu sichern, diesem Wunsche des Landtages bereitwillig entgegen, indem dieselbe im Jahre 1854 folgende offizielle Erklärung veröffentlichte:

> „Nachdem zu Anfang der fünfziger Jahre nach und nach sämtliche Aktien der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Staat, der bis dahin nur mit Aktien an dem Unternehmen beteiligt war, angekauft und der letztere somit der alleinige Eigenthümer der Anstalt geworden war, wurde am 8. Mai 1854 der Zentralbehörde für die Verkehrsanstalten die obere Leitung der Bodenseedampfschiffahrt zugewiesen und für den unmittelbaren Betrieb eine eigene Dampfschiffahrtsverwaltung in Friedrichshafen errichtet."

Formell ging der Betrieb am 1. Juli 1854 an den Staat über und wurde die neue „Kgl. Württembergische Bodenseedampfschiffahrt" den Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen organisch angegliedert.

Württemberg, welches einst zuerst die Bodenseedampfschiffahrt überhaupt ins Dasein rief und sodann zuerst mit einer Eisenbahn am See erschien, hat durch die Verstaatlichung dieser Schiffahrt und deren Angliederung an sein Bahnnetz die Grundlage der heutigen organisato-

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 65.

rischen Gestaltung der Bodenseedampfschiffahrt in sämtlichen Uferstaaten geschaffen und sich hierbei wiederholt als Bahnbrecher im modernen Bodenseeverkehre erwiesen.

Die Zentralbehörde der Kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten griff alsbald reformierend in die junge württembergische Staatsdampfschiffahrt ein, indem sie bereits am 30. April 1855 die erste gedruckte „Bodensee-Transport-Ordnung“ und eine „Regulierung der Waarentransportsätze“ veröffentlichte. Allerdings hatte diese Regulierung keine lange Dauer, da sie aus Konkurrenzrücksichten bald wieder geändert werden mußte. Konkurrenz bestand damals bei der württembergischen Staatsdampfschiffahrt monatlich gegenüber der im Jahre 1855 neu aufgetretenen Bodenseedampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn und währten die gespannten Verhältnisse zwischen den beiden Anstalten bis zum Jahre 1857, in welchem sie durch die zwischen denselben geschlossene „Fusion“ ihren Ausgleich fanden, wie dieses alles weiter unten eingehender erörtert werden wird. Auch an die Einführung gleichmäßiger Sicherheitsvorschriften für den Verkehr der Dampfschiffe auf dem Bodensee, woran es damals fast noch gänzlich fehlte, dachte man in Württemberg schon im Jahre 1855, wie dieses ebenfalls weiter unten dargestellt werden wird.

Die Verkehrsergebnisse gestalteten sich in den nächsten Jahren so günstig, daß dieselben für 1858/59—1860/61 eine Verzinsung des Anlagekapitals bis zu 13% und 14% abwarfen, eine Höhe, welche weder früher noch später erreicht wurde. (Tabelle VII.)

Zur Bewältigung des Verkehres wurde ein weiteres Dampfschiff beschafft, dessen Erbauung wieder der Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich übertragen wurde. Dasselbe trat, nachdem die bereits erwähnte „Olga“ im Jahre 1854 in Dienst gestellt worden war, im Jahre 1855 in Verwendung und erhielt den Namen „Friedrichshafen“.

Die Hafenanlagen von Friedrichshafen selbst hatten um ebendiese Zeit eine Umgestaltung zum besseren erfahren.

Vor diesem Hafen erfolgte am 10. März 1860 ein heftiger Zusammenstoß zwischen dem Nordostbahndampfer „Zürich“ und dem württembergischen Dampfer „Königin“, wobei beide Schiffe stark beschädigt wurden, indessen kein Menschenleben zu Verlust ging. Dieser Unfall eröffnete die Reihe der von da ab ziemlich rasch aufeinander folgenden

usammenstöße, bei denen die „Zürich" beteiligt war. Im übrigen lieb die junge württembergische Staatsdampfschiffahrt von wesentlichen nfällen verschont.

. Die Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau. Die Verstaatichung der Bodenseedampfschiffahrt in Bayern im Jahre 1862.[1]

Die Lindauer Gesellschaft trat in günstiger Lage in die zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt ein.[2] Dieselbe pflegte neben em Verkehre auf dem Obersee insbesondere auch jenen über den Untersee und Rhein nach Schaffhausen und erschien der letztere für sie och gewinnreicher als der erstere.

Doch gerade bezüglich ihrer Rheinfahrten hatte die Gesellschaft mit esonderen Schwierigkeiten zu kämpfen. Dieselben wurden in erster Linie veranlaßt durch den alten Übelstand der für die Schiffahrt hinderlichen niedrigen Bauart der Rheinbrücken bei Stein und Dießenhofen, sodann durch den Fortbestand der badischen und schweizerischen Rheinzölle. Über die Bestrebungen hinsichtlich der Beseitigung der Brückenhindernisse wird weiter unten gehandelt werden; die endgiltige Beseitigung der Rheinzölle erfolgte nicht ohne empfindliche Reibungen in den Jahren 1853 bis 1858.[3]

Zu diesen Erschwernissen der Rheinfahrten trat bald noch die ungünstige Gestaltung der seitherigen Beziehungen der Lindauer Gesellschaft zu der Mehrzahl der Speditionshäuser in Schaffhausen. Diese kündigten ihre seit längerem bestandenen Verträge mit der Lindauer Gesellschaft angeblich wegen verschiedenartiger Auslegung der neuen eidgenössischen Zollgesetzgebung vom Jahre 1850, tatsächlich aber wohl schon im Hinblicke auf die damals bereits eingeleitete, weiter unten näher zu erörternde Gründung einer neuen Dampfschiffahrtsanstalt in Schaffhausen selbst. Das kaufmännische Direktorium in Schaffhausen, welches als Besitzer von 50 Aktien der Lindauer Gesellschaft seit dem Jahre 1838 Sitz und Stimme in dem Ausschusse, nun Verwaltungsrate der letzteren einnahm,[4] stellte sich auf die Seite der Schaffhausener Speditionshäuser. Dasselbe mag hierbei wohl von der Erwägung geleitet worden sein, daß seine obenerwähnte Zugehörigkeit zu der Lindauer Gesellschaft mit dem Inslebentreten der angedeuteten neuen Schaffhausener Gesellschaft ohnedem sein Ende erreichen müsse.

Die Mißhelligkeiten zwischen Lindau und Schaffhausen, welche der

[1] Vgl. S. Ü. Nr. 41, 42, 47 und 48.
[2] Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 131 f.
[3] Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 56 f.
[4] Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 114.

Segelschiffsbesitzer Kießling in Dießenhofen zu einem für die Dampfschiffahrt sehr empfindlichen Wettbewerbe auszunützen wußte, stiegen endlich bis zu dem Grade, daß der allzeit streitbare Lindauer Verwaltungsrat gegen das genannte Direktorium Beschwerde bei dem Zolldepartement des Schweizerischen Bundesrates erhob, welcher dortselbst auch stattgegeben wurde.

Dieses Vorkommnis führte zum vollkommenen Bruche des seitherigen Verhältnisses zwischen dem kaufmännischen Direktorium in Schaffhausen und der Lindauer Gesellschaft. Das Direktorium veräußerte seinen Aktienbesitz,[1]) begab sich hiermit freiwillig seiner Zugehörigkeit zu der Lindauer Gesellschaft und wurde offen zum eifrigsten Förderer der neuen, im Jahre 1851 in den Betrieb eingetretenen Schaffhausener Gesellschaft, auf deren Programm der tatkräftige Wettbewerb gegenüber der Lindauer Gesellschaft stand. Der Gang der Ereignisse mußte wohl von selbst zu diesem Ergebnisse führen.

Indessen wurde der Lindauer Gesellschaft die Befriedigung zuteil, daß die Eisenbahnlinie Augsburg-Lindau, deren zeitweise Baustockung sie mit Rücksicht auf den Eisenbahnbesitz von Friedrichshafen im Jahre 1849 mit so großer Besorgnis erfüllt hatte, im Jahre 1853 bis Äschach bei Lindau und im Jahre 1854 bis Lindau selbst eröffnet wurde.[2])

Hinwieder erachtete die Lindauer Gesellschaft ihre Interessen aufs neue wesentlich gefährdet, als die im Jahre 1855 als erste schweizerische Eisenbahn am Bodensee erschienene Nordostbahn sofort bei Beginn ihrer Geschäftstätigkeit eine eigene — die zweite schweizerische — Dampfschiffahrtsanstalt ins Leben treten ließ. Ja, die Lindauer Gesellschaft fühlte sich damals derart bedroht, daß sie zeitweise an eine Verschmelzung ihres Unternehmens mit jenem der Nordostbahn dachte. Doch sie vertrug sich schließlich mit derselben durch die noch im Jahre 1855 eingegangene Fusion und wurde durch den Aufkauf der Schaffhausener Anstalt, welchen die Nordostbahn bald darauf mit Wirkung vom 1. Januar 1857 an vollzog, gleich dieser von einer sehr beachtenswerten Konkurrentin befreit, wie alles weiter unten näher erörtert werden wird.

Um die gleiche Zeit herum nahm die noch immer in schwachem Umfange bestandene Konkurrenz der Lindauer Schifferinnung ihr vollständiges Ende. Die letzte Vereinbarung der Lindauer Dampfboot-Aktien-Gesellschaft mit dieser Innung über gegenseitige Verkehrsteilung

---

[1]) Diese Veräußerung scheint durch Abgabe der einzelnen Aktien an Privatpersonen in Schaffhausen erfolgt zu sein, da sich von da ab in den Aktionärverzeichnissen der Lindauer Gesellschaft viele solche Personen finden, die früher daselbst nicht enthalten waren.

[2]) Vgl. S. 21.

›m 20. Januar 1845 lief Ende 1849 ab und wurde seitens der esellschaft nicht mehr erneuert. Denn der Wettbewerb der Innung ar ein so unbedeutender geworden, daß die Gesellschaft denselben nicht ehr fürchtete und die Innung fortab ruhig weitergewähren ließ. ieser Geschäftsrückgang veranlaßte die Innung schon im Jahre 1854 n ihre Auflösung zu denken, und bot dieselbe der Gesellschaft die käufche Überlassung ihrer Gerechtsame und ihres Materials an. Beide eile konnten sich über die Kaufsumme nicht einigen und löste sich die nnung daraufhin am 25. Juni 1855 tatsächlich auf; ihr Material eß sie öffentlich versteigern, wobei die Gesellschaft ein Segelschiff erand. Der Vorstand der aufgelösten Innung aber dankte dem Veraltungsrate der Gesellschaft persönlich für dessen „Schonung und Gefälligkeit gegenüber der Innung". So endete die Jahrhunderte hindurch nächtige und hochangesehene Lindauer Schifferschaft unter den Einwirungen der Dampfschiffahrt.

Hingegen erlitt die Lindauer Gesellschaft um ebendiese Zeit an esicherten Einnahmen insoferne eine empfindliche Einbuße, als nach er im Jahre 1848 erfolgten Zentralisierung des Postwesens in der Schweiz der seitherige lukrative Postvertrag seitens der Generalpostdirektion in Zürich nicht mehr erneuert, vielmehr vom Jahre 1853 ab der schweizerische Postdienst auf dem See der neuen Schaffhausener Gesellschaft übertragen wurde.[1])

Nichtsdestoweniger erzielte die Lindauer Gesellschaft immerhin gute Betriebsüberschüsse, welche in dem hier fraglichen Zeitraume mehrfach die früher nicht erreichte Höhe von 40000 fl. überschritten und einige Jahre lang eine Dividendenzahlung von 6 % ermöglichten.

Jedoch traten auch Momente finanzieller Verlegenheit an die Gesellschaft heran, so im Jahre 1854, in welchem sie einen Teil ihres Besitzes an Wertpapieren veräußern und dazu bei einem Mitgliede ihres Verwaltungsrates ein Privatanlehen aufnehmen mußte, sowie hinwieder im Jahre 1856, in welchem sie den Staat um ein Darlehen von 30000 fl. ersuchte und nach dessen Ablehnung diese Summe bei der Kgl. Bank unter Personalhaftung der Mitglieder des Verwaltungsrates entlehnte.[2])

Das Aktienkapital blieb in der Höhe von 225000 fl., welche es bereits im Jahre 1845 erreicht hatte, unverändert bestehen.[3])

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 137.

[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 150 und 153 f.; dann die dortigen Tabellen VI und VIII, ferner ebenda S. 155, zu deren Ergänzung das hier Gesagte dient.

[3]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 148 f. und die dortige Tabelle VIII. — Die Regierung des Kantons St. Gallen behielt ihren im Jahre 1838 erworbenen

Der Schiffspark der Gesellschaft wurde im Laufe des in Rede stehenden Zeitabschnittes um ein Dampfschiff, die „Stadt Lindau“, vermehrt. Erbaut von Escher, Wyß & Cie. in Zürich, wurde dasselbe im Jahre 1855 in den Dienst gestellt. Am Ende des Zeitabschnittes wurde aus besonderem Anlasse ein weiteres Dampfschiff beschafft, worüber nachstehend nähere Mitteilung folgt.

Das Feuerungsmaterial der Dampfschiffe bestand in der Hauptsache bis gegen das Jahr 1860 immer noch aus Holz. Die stets steigenden Holzpreise aber drängten seit langem auf den Ersatz des Holzes durch ein billigeres Material und wurden die schon früher begonnenen Versuche mit Torf und Kohlen allmählich in vermehrtem Maße fortgesetzt. Es zeigte sich, daß die Torffeuerung zwar billiger komme, als die Holzfeuerung, aber auf die Maschinen einen nachteiligen Einfluß ausübe und eine gewisse Feuersgefahr für die Schiffe mit sich bringe. Aber auch die Kohlenfeuerung, für welche man sich mehr und mehr entschied, stieß insoferne auf Schwierigkeiten, als die Maschinen für solche nicht eingerichtet waren. Man ging deshalb vom Jahre 1854 ab zu der Umänderung der Maschinen von der Holz- auf die Kohlenfeuerung, sowie vom Jahre 1859 ab auf die durchgreifende Anwendung der letzteren über, und wurde dieselbe etwa vom Jahre 1863, dem Schlußjahre des hier behandelten Zeitabschnittes, ab zur ausschließlichen.

Ähnliche Verhältnisse herrschten auch bei den übrigen Dampfschiffahrtsanstalten des Bodensees, und finden folglich vorstehende Bemerkungen auch auf sie Anwendung.

Besondere Erwähnung verdient die in den vorwürfigen Zeitabschnitt fallende Ausgestaltung des Lindauer Hafens in jener gefälligen Form mit dem steineren Leuchtturme und dem kunstvollen marmornen Löwenmonumente an den Enden der beiden Molos, welche diesem Hafen heute noch einen ganz spezifischen Reiz verleiht. Die betreffenden Arbeiten erfolgten, nachdem Lindau seit dem Jahre 1841 als Staatshafen erklärt worden war, auf Staatskosten und wurden am 4. Oktober 1856 vollendet. Am 12. gleichen Monats fand sodann die feierliche Enthüllung des Standbildes des damaligen Königs Maximilian II. von Bayern statt, welches am Hafenplatze von Lindau zur Erinnerung an die Vollendung der Eisenbahnlinie Hof-Lindau von den 20 daran gelegenen Städten durch freiwillige Gaben errichtet wurde. Auch die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau, welche an dieser Vollendung ja ein wesentliches Interesse besaß, hatte zu dem Standbilde beigesteuert.[1])

Aktienbesitz von 50 Stück und ihre damit zusammenhängenden Rechte bei der Lindauer Gesellschaft (vgl. ebenda S. 114) trotz ihres zeitweisen Zusammengehens mit der neuen Schaffhausener Gesellschaft bis zur Auflösung der ersteren bei.

[1]) 1000 fl.

Inzwischen aber hatte in dem Schoße dieser Gesellschaft der Geist der Verstaatlichung seinen Einzug gehalten.

Die Verstaatlichung im Jahre 1862.

Der Vorgang der Verstaatlichung der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt im Jahre 1854 gab einem einflußreichen Aktionär der Lindauer Gesellschaft Anlaß, noch im gleichen Jahre bei der letzteren zu beantragen, das Unternehmen derselben der bayerischen Regierung zum Kaufe anzubieten. Allein dieser Antrag fand damals keine Annahme.[1]) Doch der einmal geweckte Gedanke erstarb nicht wieder und gewann mit der Zeit mehr und mehr Anhänger.

So kam es, daß der gleiche Antrag, als derselbe in der Generalversammlung vom 18. Mai 1858 von einem ebenfalls einflußreichen Aktionär aufs neue gestellt und ausführlich begründet wurde, selbst gegen den Widerspruch der maßgebenden Mitglieder des Verwaltungsrates, welche die Selbständigkeit des Unternehmens gewahrt wissen wollten, die Mehrheit erlangte und zum Beschlusse erhoben wurde.[2])

Die demzufolge von dem Verwaltungsrate mit der Regierung eingeleiteten bezüglichen Verhandlungen zogen sich sehr in die Länge und führten schließlich zu der „Vorläufigen Vereinbarung vom 24. Mai 1861". Gemäß derselben ging das Unternehmen, nachdem die Gesellschaft es mit Rückwirkung vom 1. Januar 1861 ab bis 31. Dezember 1861 für Rechnung des Staates geführt hatte, am 1. Januar 1862 mit allen Zubehörungen, Rechten und Lasten in das Eigentum und den Betrieb des Staates über. Der letztere löste die noch im Privatbesitze befindlichen 450 Aktien (die Hälfte des gesamten Aktienbestandes) zum Nennwerte von 250 fl. für das Stück unter Gewährung einer Dividende zu 5 % für das letzte Jahr und Aufteilung der Hälfte des vorhandenen Reservefonds von 9000 fl. mit 4500 fl. an die Privatinhaber von Aktien (d. i. 10 fl. für jede solche Aktie) ein.[3])

---

[1]) Antragsteller war der Kgl. Oberzollinspektor Jörres (damals in Kempten), welcher von 1843—1847 die Selle als Kgl. Hafenkommissär in Lindau und Kgl. Regierungskommissär bei der dortigen Dampfschiffahrtsgesellschaft begleitet und sich namhafte Verdienste um letztere erworben hatte, im gegebenen Falle aber nur als Eigentümer einer größeren Anzahl von Aktien in Frage kam.

[2]) Dieser entscheidende Antrag wurde von dem Bürgermeister der Stadt Lindau W. Greiner gestellt, welcher vorher als Verwalter zuerst bei der Lindauer, dann bei der Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft in Diensten gestanden war und im Jahre 1846 durch eine Flugschrift auf die Wiederherstellung des zerrütteten früheren Gemeinschaftsverhältnisses zwischen diesen beiden Gesellschaften einzuwirken versucht hatte. (Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 143.)

[3]) Der Vorgang bei der Verstaatlichung der bayerischen Dampfschiffahrt unterscheidet sich wesentlich von jenem bei der bereits besprochenen Verstaatlichung der

Das seitherige Unternehmen der Lindauer Gesellschaft wurde dermaßen vom 1. Januar 1862 ab zur „Kgl. Bayerischen Bodenseedampfschiffahrt“ umgewandelt und letztere sofort den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen organisch angegliedert. In Lindau wurde eine dienstleitende Kgl. Dampfschiffahrtsverwaltung errichtet.

Noch ist hier jene unheilvolle Schiffskatastrophe zu erwähnen, die im Jahre 1861, in welchem die Lindauer Dampfschiffahrt sich im Stadium des Ueberganges von der Gesellschaft an den Staat befand, über das Unternehmen hereinbrach. Am 11. März 1861 sank der „Ludwig“ (a) infolge Zusammenstoßes mit dem Dampfer „Zürich“ der Nordostbahn mit 13 Personen und seiner ganzen Ladung. Es war dieses der erste — aber leider nicht zugleich der letzte — Fall des durch Zusammenstoß veranlaßten Sinkens eines Dampfschiffes auf dem Bodensee und das opferreichste Unglück in der ganzen Geschichte der Bodenseedampfschiffahrt. [1])

württembergischen und dem weiter unten noch zu erörternden bei der Verstaatlichung der badischen Dampfschiffahrt. Denn in Württemberg, wie in Baden befand sich der Staat schließlich im Alleinbesitze aller bezüglichen Aktien und es bedurfte nur mehr eines formellen Aktes, um die dem Staate materiell schon zugehörige Dampfschiffahrt ausdrücklich zur Staatsanstalt zu stempeln. In Bayern hingegen besaß der Staat nur die Hälfte der sämtlichen Aktien und mußte behufs Umänderung der Dampfschiffahrt in eine Staatsanstalt erst die Besitzer der anderen Hälfte entschädigen, bis zu welchem Endergebnisse langandauernde Vorverhandlungen des Staates mit der Gesellschaft nötig wurden. Dabei erscheint es bemerkenswert, daß der Anstoß zu der von der Regierung nicht angestrebten Verstaatlichung von zwei Aktionären ausging, welche infolge ihrer früheren dienstlichen Beziehungen zu der Gesellschaft mit deren Verhältnissen wohl vertraut sein mußten.

[1]) Der Zusammenstoß fand bei Sturm und Schneegestöber in der Nähe des schweizerischen Uferortes Alternhein (zwischen der Einmündung des Hochrheines in den Obersee und Rorschach) statt. Von den 16 an Bord des „Ludwig“ (a) befindlich gewesenen Personen konnten sich nur drei Mann von der Schiffsbesatzung retten, welche sich im Rettungskahne mühsam nach Altenrhein durcharbeiteten. Unter denselben befand sich der damalige Matrose Georg Riesch, welcher heute noch als Kapitän des neuesten Bodenseedampfers „Lindau“ in Aktivität steht und als ältester Seemann der gesamten Bodenseedampfschiffahrt sich bei derselben eines wohlverdienten ungeteilten Ansehens erfreut. Auch einige Pferde und Stück Hornvieh gingen mit der Ladung zugrunde. Die von den schweizerischen Gerichten eingeleitete strafrechtliche Untersuchung gegen den Kapitän der „Zürich“, welche sich, selbst beschädigt, nach dem Zusammenstoße rasch nach Rorschach flüchtete, wurde wegen mangelnden Schuldbeweises eingestellt. Die Ansprüche der Lindauer Gesellschaft aus diesem Unfalle gegen die Nordostbahn gingen durch die obenerwähnte „Vorläufige Vereinbarung vom 24. Mai 1861“ zwischen dieser Gesellschaft und dem bayerischen Staate auf letzteren über und wurden später im Vergleichswege geregelt. Die Hebung des gesunkenen Schiffes wurde dem Submarineingenieur

Noch im gleichen Jahre 1861 ersetzte die Lindauer Gesellschaft den „Ludwig“(a) durch Ankauf und Transferierung des bis dahin auf dem Neuenburger See in Verwendung gestandenen Dampfers „Jura“.

3. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz. Die Verstaatlichung der Bodenseedampfschiffahrt in Baden im Jahre 1863.[1])

Die Verhältnisse, unter welchen die Konstanzer Gesellschaft gegen Ende des Jahres 1847 in die zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt eintrat, waren im allgemeinen nicht ungünstig.[2])

Dagegen wirkten die bald danach anhebenden politischen Wirren des Jahres 1848, welche gerade in Baden besonders scharf hervortraten und nachgehends zu dem dortigen Aufstande vom Jahre 1849, sowie nach dessen Niederwerfung zu einer länger andauernden Verhängung des Belagerungszustandes über das Land führten, naturgemäß störend auf den geregelten Gang des Verkehres dortselbst ein, und hatte unter diesen Verhältnissen insbesondere auch die Konstanzer Gesellschaft zu leiden.[3])

Allein auch nachdem die Ruhe im Lande zurückgekehrt war, lagerte für längere Zeit speziell auf der Konstanzer Gesellschaft ein gewisser Druck, für welchen sich zwar in den verfügbaren Quellen keine genügende Erklärung findet, welcher aber aus verschiedenen Symptomen unverkennbar hervorgeht.

Es entfielen die statutenmäßigen Generalversammlungen für die Jahre 1853, 1854 und 1855. Ferner wurden für die Jahre 1849,

---

Bauer in München übertragen und gelang am 21. Juli 1863. Ueber die weiteren Schicksale des wieder gehobenen Schiffes vgl. Teil II Kap. V des gegenwärtigen Buches.

[1]) Vgl. S. Ü. No. 41, 42, 47 und 48.

[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 133 f.

[3]) Einen Hinweis auf die Störungen im Dampfschiffahrtsbetriebe auf dem Bodensee, welche der badische Aufstand vom Jahre 1849 mit sich brachte, bietet die Tatsache, daß während desselben die Lindauer Dampfboote vom Obersee her nur bis Bottighofen bei Konstanz, von Schaffhausen her nur bis Gottlieben verkehrten, um badisches Gebiet und damit ihre Wegnahme durch die Aufständischen zu vermeiden. Zu Ende des Aufstandes und nach dessen Niederwerfung entwickelte sich an den Ufern des Sees ein reges militärisches Leben, wobei auf deutscher Seite verschiedene geschlossene feldmarschmäßig ausgerüstete Truppenteile auf Dampfbooten über den See transportiert wurden, ohne daß die Schweiz, welche zur Wahrung ihrer Neutralität selbst Truppen am See aufgestellt hatte, diese Transporte als eine Verletzung der Neutralität der Seefläche erklärte. Der nach Niederwerfung des Aufstandes über Baden verhängte Belagerungszustand führte besonders in Konstanz mehrfach zur behördlichen Durchsuchung abfahrtsbereiter Dampfschiffe und dadurch zu empfindlichen Störungen des Dampfschiffahrtsbetriebes.

1850, 1852, 1853 und 1854 keine gedruckten Jahresberichte ausgegeben.[1])

Erst im Jahre 1856 wurden die statutarisch vorgeschriebenen jährlichen Generalversammlungen wieder aufgenommen und wurde vorher, als Grundlage für die Verhandlungen dieser Versammlung vom Jahre 1856, der gedruckte Jahresbericht für 1855 veröffentlicht. Dieser Jahresbericht enthält neben der nachträglichen Bekanntgabe der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse ab 1852 die Bemerkung, daß in der bevorstehenden Generalversammlung die Ursachen des Ausfalles mehrerer früherer Generalversammlungen mündlich erörtert werden würden. Anhaltspunkte über den Inhalt dieser mündlichen Erörterungen vermochte ich nicht aufzufinden. Aus diesem Jahresberichte ging weiter hervor, wie die Gesellschaft es inzwischen soweit hatte kommen lassen, daß die Polizeibehörde von Konstanz die sofortige Entfernung des baufällig gewordenen Werftschuppens derselben angeordnet hatte und die Gesellschaft deshalb zu der Erbauung einer neuen Werfte geschritten war, die damals zwar erst in der Ausführung begriffen erschien, bezüglich deren indessen die drei- bis vierfache Ueberschreitung des Kostenvoranschlages bereits feststand.

Weiter führte dieser Jahresbericht aus, daß der Verwaltungsrat das von der Generalversammlung des Jahres 1848 „für den Bedarfsfall" genehmigte weitere Dampfschiff erst im Jahre 1853 als nötig erkannt und bei Escher, Wieß & Cie. in Zürich in Bestellung gegeben habe. Dasselbe wurde nach dem damaligen Regenten, nun Großherzog, „Friedrich" genannt und im Jahre 1854 in den Dienst gestellt. Seine Bauart war namentlich auch für Rheinfahrten bis Schaffhausen, die damals die Konstanzer Gesellschaft hauptsächlich im Wettbewerbe mit der Lindauer und Schaffhausener ausführte, berechnet. Die Beschaffung erfolgte immerhin ohne Erhöhung des Aktienkapitals.

Doch lassen alle die voraufgeführten Momente unschwer erkennen, daß bei der Konstanzer Gesellschaft um die Mitte des Jahrhunderts das einstige tatkräftige und schaffensfrohe Aufstreben einer gewissen Stagnation gewichen war, welche als ein empfindlicher Druck auf dem ganzen Unternehmen lastete.

Wenn nun auch, wie bereits bemerkt, eine quellenmäßige nähere Erläuterung dieser auffallenden Erscheinung nicht geboten werden kann, so dürfte doch soviel als feststehend gelten, daß die zunehmende Ungewißheit der Gesellschaft über die Gestaltung ihres ferneren Schicksales nach dem für den 5. November 1855 bevorgestandenen Ablaufe ihres ursprünglichen Privilegiums vom 4. November 1830 wesentlich zu dem auf derselben gelagerten Drucke beitrug.

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 239.

Eine gewisse Wendung zum Besseren trat ein, als die Regierung auf Bitte der Gesellschaft dieses Privilegium vorerst auf ein Jahr, dann nach dessen Beendigung auf ein weiteres Jahr erneuerte und schließlich der Gesellschaft am 10. Dezember 1857 ein neues Privilegium auf zehn Jahre erteilte. Dasselbe stimmte zwar in der Hauptsache[1]) mit dem früheren Privilegium überein, schmälerte indessen in einzelnen Punkten der Gesellschaft gegenüber die seitherige finanzielle Beihilfe des Staates. Gleichwohl erhielt die Gesellschaft durch dieses Entgegenkommen der Regierung allmählich neuen Impuls, auf welchen die Wiederaufnahme der statutarisch vorgeschriebenen Generalversammlungen und die Wiederherausgabe von Jahresberichten seit dem Jahre 1856 zurückzuführen sein dürften.

Aber nicht alle Maßnahmen, welche die Gesellschaft, diesem neuen Impulse folgend, traf, waren glücklich gewählt. So insbesondere nicht die zur Hebung der gesellschaftlichen Einkünfte im Jahre 1856 für den Platz Konstanz verfügte Wiedereinführung der am ganzen See längst aufgehobenen Personenabfuhrgelder, deren endgültige Beseitigung allerdings bald danach, d. i. schon im Jahre 1858, durch die Konkurrenz der Eisenbahnstrecke Schaffhausen-Winterthur-Romanshorn der Nordostbahn herbeigeführt wurde.[2])

Ueberhaupt hielt die Konstanzer Gesellschaft damals noch an der veralteten Einrichtung der Abfuhrgelder, die sonst überall am See ziemlich beseitigt erschienen, mit besonderer Zähigkeit fest und bestand auch noch hartnäckig auf dem aus der Konfliktszeit 1843—1847 stammenden unbedingten Ausschlusse aller nichtbadischen Dampfschiffe vom Ueberlinger See, indem dieselben selbst gegen Entrichtung der normalen Abfuhrgelder daselbst nicht zugelassen wurden.[3])

Die zu Ende des Jahres 1857 notwendig gewordene Ersetzung der „Stadt Konstanz" (a) durch ein neues Schiff — „Stadt Konstanz" (b), in den Dienst eingereiht 1858 — konnte von der Gesellschaft nur unter Gewährung eines 5prozentigen Darlehns seitens des Staates zu 25 000 fl. gegen Verpfändung des gesamten Schiffsparkes ermöglicht werden. Der sodann in den Jahren 1857—1859 gefolgte Umbau der „Helvetia" (b) erforderte weitere namhafte Opfer aus „den paraten Mitteln" der Gesellschaft, welche bei den mäßigen Betriebsüberschüssen, die nie die Höhe von 30 000 fl. überstiegen,[4]) sehr fühlbar wurden.

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 193.

[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 54 f.

[3]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 140 f. Dieser Ausschluß erforderte naturgemäß die Zustimmung der badischen Regierung, worüber weiter unten gehandelt werden wird.

[4]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 150 und die dortige Tabelle VIII.

Als Grund für die ungünstige Gestaltung der Einnahmen bezeichnete der Verwaltungsrat fortgesetzt die stets steigende Konkurrenz der übrigen Dampfschiffahrtsanstalten und den Mangel einer Eisenbahn an dem badischen Seeufer.

Diese wenig erfreuliche Lage der Gesellschaft erzeugte bei den Privataktionären derselben ein fortschreitendes Mißbehagen und hiermit Hand in Hand den Wunsch der Verstaatlichung der badischen Bodenseedampfschiffahrt in ähnlicher Weise, wie solche hinsichtlich der württembergischen bereits im Jahre 1854 eingetreten und hinsichtlich der bayerischen seit dem Jahre 1858 eingeleitet war. Dementsprechend mehrten sich die Angebote der noch im Privatbesitze befindlichen Aktien an die Regierung. Letztere, auch ihrerseits der Verstaatlichung für den Zeitpunkt des Erscheinens der Großh. Badischen Staatseisenbahnen am See zuneigend, förderte den Ankauf dieser Aktien in systematischer Weise und ebnete hierdurch dem glatten Vollzuge der Verstaatlichung den Weg.

Die Verstaatlichung im Jahre 1863.

Zu Anfang des Jahres 1863 war die Sache soweit gediehen, daß die damals stattgefundene Generalversammlung der Gesellschaft im ganzen noch aus 6 Personen bestand, nämlich: 5 Mitgliedern des Verwaltungsrates mit zusammen 9 Aktien und dem Ministerialkommissär, zugleich als Vertreter der sämtlichen übrigen bereits im Staatseigentum befindlichen 621 Aktien. Am 12. Februar gl. J. erwarb der Staat noch jene 9 Aktien.

Damit Alleinbesitzer des Unternehmens geworden, übertrug er noch am selben Tage dessen einstweilige Fortführung auf Rechnung des Staates an den seitherigen Präsidenten des Verwaltungsrates, Vögelin. Nach der am 15. Juni 1863 erfolgten Betriebseröffnung der Großh. Badischen Staatseisenbahnen bis Konstanz wurde die seitherige gesellschaftliche Dampfschiffahrt in Konstanz mit Wirkung vom 1. Juli 1863 ab diesen Staatseisenbahnen als „Großh. Badische Bodenseedampfschiffahrt" organisch angegliedert. In Konstanz wurde zur unmittelbaren Wahrnehmung der Geschäfte der neuen staatlichen Dampfschiffahrtsanstalt eine Großh. Dampfschiffahrtsverwaltung errichtet.[1])

[1]) Die Gründe für die Vornahme der Verstaatlichung der badischen Bodenseedampfschiffahrt im Jahre 1863 sind in einer amtlichen Erklärung des Großh. Badischen Handelsministeriums vom Jahre 1873 erörtert. Dortselbst heißt es: die Regierung „fühlte das Bedürfnis, einen von ihr abhängigen regelmäßigen Schiffahrtsbetrieb bis an die jenseitigen Ufer zu besitzen, zur wirksamen Gegenwehr gegen die Konkurrenz, welche die Nachbarbahnen zu beiden Seiten machten, und zu dem Zwecke, einzelnen Landestheilen, welche noch keine Eisenbahnverbindung und

Dergestalt gelangten die drei alten deutschen gesellschaftlichen Dampfschiffahrtsanstalten, welche beim Übergange von der ersten zur zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt im Jahre 1847 die letztere allein repräsentierten, in den Jahren 1854 bis 1863 zur Verstaatlichung.

4. Die neugegründete Schweizerische Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen.[1]) 1851—1856.

Der Wunsch, in der Schweiz, deren Gebiet ja das ganze Südufer des Bodensees und Rheines von Rheineck bis Schaffhausen begrenzt, eine einheimische Dampfschiffahrtsanstalt für diesen See zu gründen, lag nahe und hatte bereits in den Jahren 1838—1843 in den Kantonen St. Gallen und Schaffhausen rege Vertretung gefunden, ohne jedoch zur Verwirklichung zu gelangen.[2])

Als nun um die Mitte des 19. Jahrhunderts in der Schweiz sich der neue Aufschwung hinsichtlich des modernen Verkehrswesens geltend machte, wurde dieser Wunsch im Kanton Schaffhausen ernsthaft wieder aufgegriffen. Am 24. Juni 1850 fand in der Stadt Schaffhausen eine öffentliche Versammlung statt, in welcher „der Bau eigener Dampf- und Schleppboote für den Bodensee und Rhein als Landes- und Ehrensache" bezeichnet und seitens der Teilnehmer große finanzielle Bereitwilligkeit für diesen Zweck an den Tag gelegt wurde.

Daraufhin erfolgte am 29. Juli gl. J. die Gründung der „Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee" mit dem Sitze in Schaffhausen und zwar, wie weiter oben schon angegeben, unter lebhafter Beteiligung des kaufmännischen Direktoriums ebenda, dessen Mitglieder im vorhinein zugunsten des neuen Unternehmens freiwillig sich mit bemerkenswerten Beschränkungen ihres Dividendenbezuges einverstanden erklärten. Die ausgesprochene Tendenz

---

auch keine Aussicht auf Herstellung einer solchen hatten, thunlichst bequeme und häufige Verkehrsgelegenheit sowohl unter sich, als auch nach den Eisenbahnen zu verschaffen. Diese Interessen waren durch eine selbständige Privatverwaltung, welche noch dazu nur kümmerlich ihr Leben fristen und ihren Gläubigern gerecht werden konnte, nicht genügend vertreten. Der Ankauf sämtlicher (noch im Privatbesitze befindlicher) Aktien war für den Staat das Mittel, die Anstalt an sich zu bringen und sie fortan nur mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse zu betreiben". Die „Hoffnung, ein an sich lukratives, oder nur rentables Geschäft zu erhalten", besaß die Regierung bei dieser Erwerbung nicht. (Vgl. S. Ü. Nr. 48 Ziff. 4 Jahrg. 1873.)

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 43 und 44.

[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 113 und 159.

der neuen Gesellschaft war: „Der Schweiz hinsichtlich des Verkehrsmittels der Dampfschiffahrt auf dem Rheine und Bodensee eine selbstständige und unabhängige Stellung zu verschaffen und ihr Unternehmen in diesem Sinne hauptsächlich auch in den Dienst der schweizerischen Postverwaltung zu stellen". Als Feld für die künftige Tätigkeit der neuen Gesellschaft war nicht nur die Rheinstrecke von Schaffhausen zum Bodensee, sondern auch der Untersee und Obersee ausersehen. Die Fahrzeuge derselben sollten eine gegen jene der bestehenden Gesellschaften erhöhte Fahrgeschwindigkeit, sowie mit Rücksicht auf die Untiefen im Rheine zwischen Stein und Schaffhausen einen möglichst geringen Tiefgang erhalten.[1])

Zunächst wurde unter Aufnahme des beschränkten Aktienkapitals von 71339 fl. sd. W. ein Probeschiff nach der neuen Bauart erstellt, die „Stadt Schaffhausen", welche Ende des Jahres 1851 den Dienst begann. Als dieses Probeschiff — nach der Meinung der Gesellschaft — „leistete, was auf dem Rheine bis dahin noch nicht geleistet worden war, und insbesondere auch im Winter seine regelmäßigen Fahrten ununterbrochen durchführte, während die Dampfer der übrigen Gesellschaften dieses nicht vermochten", schritt die Gesellschaft, welche sich ersichtlich mit weitreichenden Plänen trug, energisch zur Ausdehnung ihres Unternehmens.[2]) Unter allmählicher Erhöhung des Aktienkapitals, welches im Jahre 1854 bereits 490000 Frcs. betrug, wurden rasch die beiden weiteren Schiffe „St. Gallen" (a) und „Rhein" (a) erbaut und am 1. Juni 1853 in den Dienst gestellt. Im Jahre 1855

---

[1]) Die Untiefen im Rheinbette zwischen Stein und Schaffhausen bildeten bei besonderem Niederwasserstande für den Dampfbootverkehr sehr große Verlegenheiten und dachte die Gesellschaft zuerst an eine entsprechende Korrektion dieses Bettes. Allein, nachdem genaue technische Lokaluntersuchungen ergeben hatten, daß eine solche Korrektion unverhältnismäßig hohe Kosten erfordere, stand die Gesellschaft hiervon ab und begnügte sich damit, den durch die Untiefen des Stromes entstehenden Betriebsschwierigkeiten durch die Anwendung des möglichst geringen Tiefganges ihrer Schiffe tunlichst zu begegnen. Trotzdem konnten bei dem sehr niederen Wasserstande im Winter 1853—1854 Dampfboote zwischen Stein und Schaffhausen drei Monate lang überhaupt nicht fahren und mußte für diese Strecke und Zeit der Verkehr durch außerordentliche Hilfsmaßregeln ermöglicht werden.

[2]) Vgl. S. Ü. Nr. 45. — Die Einladung der Schaffhausener Gesellschaft zur Abnahme weiterer Aktien fand im Kanton St. Gallen das größte, im Kanton Thurgau hingegen gar kein Entgegenkommen. Die verschiedenartige Haltung der beiden Kantone erklärt sich aus dem Umstande, daß die Schaffhausener Gesellschaft von Anfang an sich die sorgfältigste Bedienung des im Kanton St. Gallen gelegenen seitherigen schweizerischen Verkehrsemporiums am Bodensee, Rorschach, zur besonderen Aufgabe machte, worin die öffentliche Meinung im Kanton Thurgau eine Parteinahme gegen den neuaufstrebenden thurgauischen Hafenplatz Romanshorn erblickte, welcher von der damals in der Entstehung begriffenen Nordostbahn zum Konkurrenzorte gegenüber Rorschach ausersehen war.

erfolgte die Indienststellung eines vierten Schiffes, des „Bodan", bei dessen Konstruktion eine weitere Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit angestrebt wurde, und schon faßte noch im gleichen Jahre die Gesellschaft den Bau eines fünften Schiffes ins Auge.

Diese rasche Folge in der Erstellung neuer Schiffe und die hohen an die Aktionäre erteilten Dividenden erwiesen den vorzüglichen Geschäftsgang der Gesellschaft. (Tabelle VI.)

Die Bundesregierung betätigte ihre Fürsorge für die erste einheimische Dampfbootanstalt auf dem Bodensee in mehrfacher Weise. In diesem Sinne erfolgte wohl zunächst um die Mitte des Jahrhunderts die Einladung derselben an die Regierungen der übrigen Uferstaaten zur gemeinsamen, übereinstimmenden Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee und bei deren Nichtzustandekommen wenigstens der Abschluß eines bezüglichen besonderen Staatsvertrages mit Bayern vom 2. Mai 1853.[1])

In diesem Sinne billigte ferner die Bundesregierung unter Auflösung des seither mit der Lindauer Gesellschaft bestandenen Vertrages über die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem See und Überweisung derselben an die neue Schaffhausener Gesellschaft durch Vertrag vom Johre 1852 der letzteren mit Wirkung vom Jahre 1853 ab eine jährliche Entschädigung von 20000 Frcs. zu.

Im gleichen Sinne übernahm endlich die Bundesregierung weiter die Vermittlung in dem heftigen zwischen ebendieser Gesellschaft und der Gemeinde Dießenhofen ausgebrochenen Streite wegen der baulichen Verhältnisse der Dießenhofener Rheinbrücke. Diese Brücke und ebenso jene bei Stein behinderten, wie schon mehrfach berührt, durch ihre tiefe Lage bei Hochwasser die Durchfahrt der Dampfboote und waren die bis zur Zeit der Einführung der Bodenseedampfschiffahrt zurückreichenden Versuche zur Änderung dieses Mißstandes stets vergeblich geblieben. Die neue Schaffhausener Gesellschaft nahm diese Versuche energisch wieder auf. Die Erhöhung der Brücke bei Stein wurde seitens der Regierung des Kantons Schaffhausen für den Fall zugesagt, daß auch jene der Dießenhofener Brücke erfolge. Die dem Kanton Thurgau zugehörige Gemeinde Dießenhofen verweigerte aber die Erhöhung ihrer Brücke und fand dabei Rückhalt an ihrer Kantonsregierung. Die Schaffhausener Gesellschaft wendete sich hilfesuchend an die Bundesregierung und kam durch deren Intervention am 13. Juni 1855 ein Vergleich zwischen den beiden Streitteilen zustande, wonach die Gemeinde Dießenhofen die Erhöhung ihrer Rheinbrücke unter der Be-

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 17, 53 f. und 59, dann die dortige Anlage XVI.

dingung zugestand, daß die Gesellschaft die bezüglichen Baukosten trage und außerdem ihr selbst für die aus dem Umbaue entstehenden Unbequemlichkeiten eine bare Entschädigung von 9000 Frcs bezahle.[1])

Gegenüber den übrigen Dampfschiffahrtsgesellschaften waren die Verhältnisse der Schaffhausener Gesellschaft wechselnde, wie weiter unten dargelegt werden wird. Am gespanntesten waren diese Verhältnisse gegenüber der Nordostbahn, welche im Jahre 1855 als erste schweizerische Eisenbahn am See erschien, zugleich eine eigene Dampfschiffahrtsanstalt ins Leben rief und die Schaffhausener Gesellschaft von Anfang an als eine tunlichst bald zu beseitigende Konkurrentin für diese ihre eigene Anstalt betrachtete.

Und tatsächlich gelang der Nordostbahn diese Beseitigung mit überraschender Schnelligkeit. Das Unternehmen der Schaffhausener Gesellschaft ging, wie weiter unten erörtert werden wird, bevor letztere an den beabsichtigten Bau ihres fünften Schiffes herantreten konnte und bevor sich eine Hand zur Ausführung der von ihr so energisch betriebenen Umgestaltung der Rheinbrücken bei Dießenhofen und Stein geregt hatte, vom 1. Januar 1857 ab in das Eigentum der Nordostbahn über.

Letztere löste das Unternehmen unter Einverleibung der vier Dampfboote desselben in ihre eigene Dampfschiffahrtsanstalt noch am gleichen Tage auf.

So endete die erste Schaffhausener Dampfschiffahrtsgesellschaft nach einem nur fünfjährigen Bestande. Die Geschichte kann derselben die Anerkennung eines umsichtig, tatkräftig und erfolgreich geleiteten Unternehmens nicht versagen.

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 46. Die Gemeinde Dießenhofen stand der Dampfschiffahrt überhaupt feindlich gegenüber, „da der von derselben verursachte Wellenschlag die Mauern des Ortes unterspüle und ein Juchart schönen Landes nach dem anderen in den Strom reiße". — Die Schaffhausener Gesellschaft hinterlegte die Entschädigungssumme von 9000 Frcs. für die „Unbequemlichkeiten" der Gemeinde Dießenhofen und den Betrag von weiteren 10000 Frcs. als mutmaßliche Kosten für den Umbau der Dießenhofener Brücke bei der kantonalen Staatskasse von Schaffhausen. Ob und inwieweit die Württembergische und die Lindauer Gesellschaft, einer vorausgegangenen Abmachung entsprechend, sich bei Erlegung dieser Summen mitbeteiligten, ist aus den Quellen nicht zu entnehmen. Beide Beträge blieben, da nach Auflösung der Schaffhausener Gesellschaft die Angelegenheit des Brückenbaues einstweilen beruhte, vorerst hinterlegt, bis nach Gründung der zweiten Schaffhausener Gesellschaft (1864) auf dieselben zurückgegriffen wurde.

5. Die Bodenseedampfschiffahrt der neugegründeten Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.[1])

Seit 1855.

Die Nordostbahn-Gesellschaft hatte sofort nach ihrer Gründung den Beschluß gefaßt, zugleich mit ihrem Eisenbahnunternehmen auch eine besondere Dampfschiffahrtsanstalt auf dem Bodensee einzurichten, „welche die Verlängerung ihrer Linien über den See bis hinüber zu den deutschen Eisenbahnen am Nordufer desselben darstellen sollte“.

Die Nordostbahn war die erste Unternehmung, welche eine solche Vereinigung von Eisenbahn und Dampfschiffahrt in Bezug auf den Bodensee *sogleich bei ihrem Entstehen* auf ihr Programm und in Vollzug setzte.[2])

Als Stützpunkt für ihre neue Dampfschiffahrtsanstalt mußte die Nordostbahn naturgemäß Romanshorn, als den zunächst in Betracht kommenden Endpunkt ihres Bahnnetzes am See, annehmen. Romanshorn, im Kanton Thurgau gelegen, war noch bei Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee überhaupt ein unbeachtetes Fischerdorf gewesen, welches für den größeren Verkehr gar nicht in Frage kam. Allein die sehr günstige Verkehrslage des Ortes wurde mehr und mehr erkannt und insbesondere für den durch die Dampfschiffahrt auszuführenden Postverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland gewürdigt, weshalb die Kantonsregierung schon bald daran ging, den dortigen Hafen für den Dampfbootverkehr auszugestalten. Im Zusammenhange mit dieser kantonalen Hafenanlage erbaute die Nordostbahn für sich in den Jahren 1853—1856 einen neuen großen und sicheren Hafen, welcher vollständig geeignet erschien, die Basis für ihren Plan zu bilden, der dahin ging, Romanshorn zum künftigen Hauptstapelplatz des gesamten schweizerischen Verkehrs am Bodensee zu erheben und insbesondere den schweizerischen Dampfbootdienst auf dem See in ihrer eigenen Hand zu monopolisieren.

Die Durchführung dieses Planes hatte allerdings anfangs mit

---

[1]) Vgl. S. Ue. No. 47 und 48.

[2]) Wenn auch die Schweizerische Nordostbahn das erste Unternehmen war, welches die Vereinigung von Eisenbahn und Dampfschiffahrt in Bezug auf den Bodensee in einer Hand sogleich bei ihrer Gründung proklamierte und zum Vollzuge brachte, so ist doch der *Gedanke* einer solchen Vereinigung einer bereits bestandenen Eisenbahn und einer bereits bestandenen Dampfschiffahrtsanstalt schon *vor* der im J. 1853 erfolgten Gründung des Nordostbahnunternehmens überhaupt anderweitig ausgesprochen worden. Es geschah dieses, wie erwähnt, im württembergischen Landtage von 1852. Und schon 1854, also noch vor der Geschäftseröffnung der Nordostbahn, wurde, wie ebenfalls schon erörtert, diese Vereinigung in Württemberg tatsächlich vollzogen.

zwei Schwierigkeiten zu rechnen, nämlich mit der auf Konkurrenzrücksichten beruhenden wenig freundlichen Stimmung der bereits bestehenden Dampfschiffahrtsanstalten und mit dem ungenügenden Stande des eigenen Schiffsmaterials. Denn die Nordostbahn vermochte bei der im Anschlusse an die Betriebseröffnung ihrer Strecke Romanshorn-Winterthur am 23. Juni 1855 erfolgten Aufnahme ihres Schiffsbetriebes zunächst nur ein einziges Dampfboot, den „Thurgau", nebst einem Schleppboote in den Dienst zu stellen. Es gelang ihr aber, bis zur Fertigstellung ihres zweiten Dampfbootes von der Lindauer Gesellschaft den „Ludwig" (a) für ihren Verkehr in Miete zu nehmen. Am 1. November 1855 konnte sodann die Nordostbahn ihr zweites Dampfboot „Zürich", nebst einem weiteren Schleppboote in Verwendung bringen. Diese beiden Dampfboote der Nordostbahn wurden von der Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich auf einer provisorischen Werfte zu Uttwyl erbaut. Sie waren mit je 65 Pferdekräften die größten bis dahin für den Bodensee erstellten Dampfer. Auf diese beiden Dampfschiffe mit den zugehörigen beiden Schleppboten, dem kleinsten Schiffsparke unter den sämtlichen damaligen Dampfschiffahrtsanstalten, beschränkte sich während des nun folgenden Jahres 1856 die Nordostbahn, wobei sie indessen an ihren bereits angedeuteten monopolistischen Plänen in Bezug auf die schweizerische Bodenseedampfschiffahrt unverrückt festhielt.

Als Hauptvoraussetzung zu deren Verwirklichung mußte sie die möglichst rasche Beseitigung der Schaffhausener Dampfschiffahrtsgesellschaft erkennen. Denn diese auch auf dem Obersee rührig auftretende Gesellschaft drohte dadurch, daß sie den Platz Rorschach besonders sorgfältig bediente und dort in ein näheres Verhältnis zu den eben in der Entwicklung begriffenen Vereinigten Schweizerbahnen treten zu wollen schien, mit einer sehr gefährlichen Konkurrenz.

Die Nordostbahn fand jedoch bald Gelegenheit, dieser Konkurrenz auf radikale Weise ein Ende zu machen. Wie weiter oben schon erwähnt, erwarb sie durch den Fusionsvertrag vom 6. November 1856 das Eigentum der noch im Baue befindlichen Rheinfallbahn Schaffhausen-Winterthur. In der bezüglichen Vertragsurkunde findet sich auch das Angebot der Miterwerbung des Unternehmens der Schaffhausener Dampfschiffahrtsgesellschaft durch die Nordostbahn, ohne daß in diesem Schriftstücke selbst oder in den sonst zur Verfügung stehenden geschichtlichen Behelfen eine Andeutung über den inneren Zusammenhang der Rheinfallbahn und der Schaffhausener Dampfschiffahrtsgesellschaft enthalten wäre. Doch führt der Umstand, daß an der Spitze dieser beiden Unternehmen ein und dieselbe Persönlichkeit stand, nämlich der Nationalrat Payer im Hof, welcher zugleich Präsident

des kaufmännischen Direktoriums in Schaffhausen war, zu der Annahme, daß bei diesem Direktorium die Fäden beider Unternehmen zusammenliefen und daß hier die käufliche Abtretung der in kraftvoller Entwicklung begriffenen Schaffhausener Dampfschiffahrt an die Nordostbahn als angemessen erkannt wurde. Genug, der Verkauf kam mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1857 ab zustande, und bereits an diesem Tage wurde unter Auflösung des Schaffhausener Unternehmens dessen ganzer Schiffspark — darunter die vier Dampfboote „Stadt Schaffhausen", „St. Gallen" (a), „Rhein" (a) und „Bodan" — in den Dienst der Nordostbahn gestellt, welche hiedurch mit einem Schlage aus der Besitzerin der kleinsten zu jener der größten einzelnen Dampferflotille auf dem Bodensee wurde.

Der Hauptverkehr der Nordostbahn entwickelte sich von da ab zwischen Romanshorn einerseits, dann Rorschach, Bregenz, Lindau, Friedrichshafen, Konstanz und Schaffhausen anderseits. Die Geschäftsleitung der Nordostbahndampfschiffahrt am See wurde von Anfang an durch die Eisenbahnlokalbehörde der Nordostbahn in Romanshorn mitbesorgt. In Rorschach und Schaffhausen wurden besondere Agenturen der Nordostbahndampfschiffahrt eingerichtet.

Das schweizerische Postdepartement übertrug sein bisher mit der Schaffhausener Gesellschaft bestandenes Übereinkommen über die Besorgung des schweizerischen Postdienstes auf dem See gegen Gewährung eines jährlichen Aversums von 20000 Frcs. vom Jahre 1857 ab auf die Nordostbahn.

Die anfängliche Spannung der Beziehungen gegenüber den älteren deutschen Dampfschiffahrtsanstalten wich allmählich besseren Verhältnissen, wie weiter unten näher erörtert werden wird.

Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse während der hier einschlägigen Jahre 1855—1862 sind aus Tabelle VIII zu entnehmen. Ebenda ist auch in Anm. 2 über den auf die Bodenseedampfschiffahrt treffenden Teil des Gesamtaktienkapitals der Nordostbahn-Gesellschaft gehandelt.[1])

B. Die internationale staatliche Fürsorge für die Bodenseedampfschiffahrt.[2])

Seit der Staatenumbildung, die sich an den Ufern des Bodensees zu Anfang des 19. Jahrhunderts vollzogen hatte, traf zwar jeder einzelne Uferstaat die notwendigsten polizeilichen Anordnungen

---

[1]) Vgl. auch weiter unten Teil II Kap. IV Ziff. 2.

[2]) Die in diesem Abschnitte berührten Gegenstände fanden größtenteils schon in den „Wirtschaftsstudien" XXI S. 17f. und 60f. Erörterung. Dort findet

hinsichtlich der damaligen Segelschiffahrt für sein Gebiet, von einheitlichen derartigen Bestimmungen für mehrere oder alle Uferstaaten, deren Aufstellung ein Zusammenwirken der sämtlichen beteiligten Regierungen erfordert hätte, war aber damals keine Rede. Und auch die Einführung der Dampfschiffahrt auf dem See änderte lange nichts an dieser Sachlage.

Erst die in den letzten Zeitabschnitt der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt fallenden Wirren zwischen den damals allein bestandenen drei Dampfschiffahrtsgesellschaften gaben den betreffenden Regierungen Veranlassung, sich auf diplomatischem Wege mit den gegenseitigen Verhältnissen der Dampfschiffahrt in ihren Ländern zu befassen. Indessen handelte es sich auch hier zunächst nur um die Schlichtung von vorliegenden bestimmten Streitfragen, nicht um die internationale staatliche Fürsorge für die künftige einheitliche Regelung der Bodenseeschiffahrt überhaupt nach deren verschiedenen Beziehungen.

Die früheste Anregung zu einer derartigen internationalen staatlichen Fürsorge ging vielmehr erst einige Jahr später von dem Schweizerischen Bundesrate aus und fiel in die Mitte des 19. Jahrhunderts. Den nächsten Anstoß zu diesem Vorgehen des Bundesrates gab wohl die damalige Gründung des ersten schweizerischen Dampfschiffahrtsunternehmens für den Bodensee, nämlich der „Schweizerischen Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee“ in Schaffhausen. Allein der Bundesrat erreichte damals seine Absicht der Herbeiführung einer einheitlichen Regelung der Schiffahrtsverhältnisse des Bodensees überhaupt zwischen den Regierungen aller Uferstaaten nicht, sondern gelangte lediglich zu einem besonderen einschlägigen Staatsvertrage mit Bayern vom 2. Mai 1853.[1]) In demselben wurden allerdings zunächst nur die kommerziellen, nicht auch die polizeilichen Punkte des gegenseitigen Schiffahrtsverkehres der beiden vertragsschließenden Staaten geregelt. Jedoch hatte der Art. VII dieses besonderen Staatsvertrages den folgenden Wortlaut:

„Die kontrahierenden Teile werden dahin wirken, daß die Feststellung einer gemeinschaftlichen[2]) übereinstimmenden Schiffahrts- und

---

sich die *zusammenfassende* Angabe der betreffenden Hauptpunkte behufs orientierender Einführung in die Entwicklungsgeschichte der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt; *hier* kommt es darauf an, diese Hauptpunkte in *etwas erweitertem Rahmen* in der Darstellung jenes Zeitabschnittes zu rekapitulieren, in welchem sich dieselben chronologisch abspielten und auf welchen sie bestimmend einwirkten.

[1]) Vgl. S. 71 Anm. 1.

[2]) Nicht „*gemeinsamen*“, wie es in „Wirtschaftsstudien“ XXI S. 17 unrichtig lautet.

Hafenordnung auf dem Bodensee und auf dem Rheine bis Schaffhausen einschließlich, durch den Zusammentritt von Kommissarien eingeleitet werde."

Es lag im Plane der Vertragsteile, dieser künftig festzustellenden gemeinschaftlichen Schiffahrts- und Hafenordnung die sehr wünschenswerte übereinstimmende Regelung auch der schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen für den gesamten Bodensee und die Rheinstrecke bis Schaffhausen zu überlassen.

Bayern und die Schweiz betätigten alsbald bei den Regierungen der übrigen Uferstaaten Schritte, um die Zusage in dem obenberegten Art. VII ihres besonderen Staatsvertrages vom 2. Mai 1853 dem Vollzuge entgegenzuführen, und übernahm Österreich die „formale Behandlung der Angelegenheit". [1])

Die österreichische Regierung veranlaßte demgemäß jenen vorgesehenen Zusammentritt von Kommissarien aller Uferstaaten. Derselbe erfolgte in Bregenz und währten die bezüglichen Verhandlungen daselbst vom 1. bis 6. Oktober 1855.

Diesen Verhandlungen lag ein von Österreich eingebrachter Vorschlag zugrunde, in welchem sich außer staatsrechtlichen und kommerziellen Bestimmungen insbesondere auch solche hinsichtlich der Schiffahrtspolizei vorfanden. Diese letzteren Bestimmungen waren von Württemberg zur Verfügung gestellt worden und beruhten auf dem Entwurfe einer „Fahrtordnung", den ein württembergischer Dampfschiffkapitän als Ergebnis seiner dienstlichen Erfahrungen im März 1855 seiner vorgesetzten Stelle unterbreitet hatte.

Die erwähnten Verhandlungen in Bregenz führten denn auch zur Erstellung eines vollständigen Entwurfes einer gemeinschaftlichen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee und Rhein bis Schaffhausen seitens der versammelten Kommissarien der einzelnen Uferstaaten, jedoch erlangte dieser Entwurf nicht die Zustimmung der badischen Regierung, da dieselbe hauptsächlich an zwei Punkten festhielt, welchen die übrigen beteiligten Regierungen ihre Anerkennung versagen zu müssen glaubten.

---

[1]) Österreich besaß damals allerdings noch keine eigene Bodenseedampfschiffahrt. Da aber die geplante Schiffahrts- und Hafenordnung auf die Bodenseeschiffahrt überhaupt sich beziehen sollte, bei welcher Österreich immerhin beteiligt war, erschien es angemessen, die „formale Behandlung der Angelegenheit" diesem mächtigsten unter den sämtlichen Uferstaaten anheimzugeben. Im übrigen soll Österreich gerade im J. 1855 sich neuerdings mit dem Gedanken der Errichtung einer besonderen österreichischen Staatsdampfschiffahrt auf dem Bodensee getragen haben. Vgl. hierüber unten Teil II Kap. VI Ziff. 1 litt. a.

Diese beiden Punkte waren:

1) Die Nichteinbeziehung des Untersees und der Rheinstrecke Stein-Schaffhausen in die Vereinbarung und

2) der Fortbestand des Ausschlusses der nichtbadischen Dampfschiffe vom Ueberlinger See.

Die von Baden geforderte Nichteinbeziehung des Untersees und Rheins bis Schaffhausen war nur die Konsequenz eines zwischen Baden und der Schweiz im J. 1854 abgeschlossenen Staatsvertrages über die Aufteilung der betreffenden Wasserfläche unter den beiden genannten Staaten, wonach der Untersee die Eigenschaft eines besonderen badisch-schweizerischen Landsees und die fragliche Rheinstrecke jene eines badisch-schweizerischen Flußteiles erhalten hatte.[1])

Was aber den Ausschluß der nichtbadischen Dampfschiffe vom Ueberlinger See anlangte, so war derselbe noch eine Nachwirkung der in den letzten Zeitabschnitt der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt gefallenen Wirren zwischen den damaligen Dampfschiffahrtsgesellschaften.[2]) Während dieser Wirren wurden vom 20. Juni 1843 ab alle nichtbadischen Dampfschiffe von allen badischen Häfen ausgeschlossen und blieb der Ausschluß derselben von den sämtlich Baden zugehörigen Häfen des Ueberlinger Sees auch dann fortbestehen, als im Sommer 1847 durch allseitige Annahme des ersten gemeinsamen Fahrplanes jene Wirren ihr Ende gefunden hatten. Baden hielt eben diesen Ausschluß einerseits als im Sinne des Privilegiums der Konstanzer Gesellschaft gelegen und anderseits als zur Erhaltung der Lebensfähigkeit dieser Gesellschaft notwendig. Und gerade in dem hier fraglichen J. 1855, in welchem es sich um die eventuelle Erneuerung des ablaufenden Privilegiums dieser Gesellschaft handelte, wollte die badische Regierung keinen Schritt unternehmen, welcher den Interessen der Gesellschaft hätte nachteilig präjudizieren können.[3])

Da sich die badische Regierung bezüglich der erwähnten beiden Punkte zum Aufgeben ihrer abweichenden Auffassung gegenüber den Regierungen der übrigen Uferstaaten nicht zu verstehen vermochte, erlangte der bei dem Zusammentritte der Regierungsvertreter zu Bregenz vom 1. bis 6. Oktober 1855 erstellte Entwurf einer gemeinschaftlichen

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 17 f. Hiebei ist zu bemerken, daß der betreffende badisch-schweizerische Staatsvertrag nicht, wie an der eben beregten Stelle angegeben, vom J. 1855, sondern vom 20/31. Oktober 1854 datiert. Die Frage des gegenseitigen Verhältnisses des schweizerisch-bayerischen Staatsvertrages vom 2. Mai 1853 und des hier in Rede stehenden schweizerisch-badischen Staatsvertrages vom Oktober 1854 will nur angedeutet werden.

[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 139 f.

[3]) Vgl. oben Teil II Kap. I Ziff. 3 und Wirtschaftsstudien XXI S. 193 f.

Schiffahrts- und Hafenordnung nicht die Eigenschaft einer vollziehbaren internationalen Uebereinkunft.

Trotzdem waren die seit der Mitte des Jahrhunderts in Fluß gekommenen Bemühungen zur Herbeiführung einer internationalen staatlichen Regelung der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt nicht absolut ergebnislos. Denn der im J. 1855 zu Bregenz erstellte Entwurf, welcher, wie gesagt, damals die Eigenschaft eines Staatsvertrages zwischen den Regierungen der Uferstaaten nicht erlangen konnte, bot die Grundlage für die später wieder aufgenommenen bezüglichen Verhandlungen und den endlich im J. 1867 zustande gekommenen einschlägigen Staatsvertrag (J. S. H. O.).

Inzwischen aber hatten, wie weiter unten erörtert werden wird, die Dampfschiffahrtsanstalten den Weg der Selbsthülfe betreten, indem dieselben die in dem Bregenzer Entwurfe vom J. 1855 enthaltenen hauptsächlichsten Sicherheitsvorschriften für die Schiffahrt auf dem Bodensee bereits im nächstfolgenden Jahre, 1856, durch besondere Vereinbarung für den Dienst der Dampfschiffahrt gemeinsam einführten.

C. Das Zusammenwirken der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich.

1. Im allgemeinen.

Die Wirren, welche während des letzten Zeitabschnittes der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt zwischen den drei alten deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften, die damals die Bodenseedampfschiffahrt allein repräsentierten, bestanden, hatten zu Ende dieser Hauptperiode selbst ihren Abschluß durch die Aufstellung und allseitige Annahme des ersten gemeinsamen Fahrplanes gefunden. Derselbe bildete nicht nur das Friedenswerk für den Schluß der ersten Hauptperiode, sondern auch einen bedeutungsvollen Ausgangspunkt für die ganze fernere Zukunft der Bodenseedampfschiffahrt.[1])

Ja, man kann sagen, daß die gemeinsamen Semestralfahrpläne vom Anbeginne der zweiten Hauptperiode an den Kristallisationspunkt der Weiterentwicklung des gedeihlichen Zusammenwirkens der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich darstellten.

Die gemeinsamen Semestralfahrpläne blieben vom Jahre 1847 ab eine stehende Einrichtung der Bodenseedampfschiffahrt, welcher sich nicht nur die alten, sondern auch die neu ins Leben getretenen Dampfschiffahrtsanstalten anbequemten. Diese Fahrpläne wurden auf Konferenzen festgestellt, welche von Abgeordneten der einzelnen Anstalten besucht und

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 145 f.

sehr bald dazu benutzt wurden, auch andere gemeinsame Angelegenheiten zu besprechen und zu ordnen. Diese in regelmäßigen halbjährigen Zwischenräumen sich wiederholenden Konferenzen, zu welchen in Bedarfsfällen noch außerordentliche hinzukamen, wurden allmählich von selbst zu einem festen Kitte zwischen den einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten, welcher verhinderte, daß dieselben trotz des Fortbestandes ihrer sonstigen Gegensätze und lebhaften Konkurrenzbestrebungen nochmals in so häßliche Zerwürfnisse zurückfielen, wie jene der Jahre 1842—1844 gewesen waren. Vielmehr bildeten diese Konferenzen die Grundlage, aus welcher sich mit der Zeit der heute noch bestehende wohlorganisierte und für die gegenwärtigen Verhältnisse unentbehrliche Verband der Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen (V. D. V.*) entwickelte.

An diesen Konferenzen beteiligten sich die Vertreter sämtlicher jeweils bestehender Dampfschiffahrtsanstalten, also von 1847—1851 jene der drei alten deutschen Gesellschaften, von 1851 bis 1856 auch jene der neubegründeten Schaffhausener Gesellschaft und von 1855 ab fortdauernd jene der Nordostbahn, während von 1854, beziehungsweise 1862 ab, als Nachfolger der Vertreter der Württembergischen und der Lindauer Gesellschaft, die Vertreter der neugeschaffenen württembergischen und beziehungsweise bayerischen Staatsdampfschiffahrt daran teilnahmen. Ferner beteiligte sich — auf jeweilige Einladung — eine Vertretung der am Bodenseeverkehre wesentlich interessierten Vereinigten Schweizerbahnen. Ebenso entsendete das damals erst kurz bestehende Schweizerische Postdepartement seit dem Jahre 1850 regelmäßig Vertreter zu diesen Konferenzen behufs Mitwirkung bei der Feststellung der jeweiligen Semestralfahrpläne, welche ja immerhin den Hauptbestandteil der Tätigkeit dieser Konferenzen ausmachte.

Die Verfolgung der weiteren Tätigkeit dieser Konferenzen ist bei der großen Lückenhaftigkeit des bezüglichen Quellenmaterials allerdings sehr schwer,[1]) doch läßt sich im allgemeinen folgendes darüber sagen:

---

[1]) Es muß als unzweifelhaft angenommen werden, daß über diese Konferenzen, welche in dem mir zur Einsicht offen gestandenen, hinterlassenen handschriftlichen Aktenmaterial der drei alten deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften (S. Ue. No. 41) vielfach erwähnt werden, Protokolle aufgenommen wurden, wie solche von jeher bei allen konferenziellen Verhandlungen üblich sind. Gleichwohl vermochte ich nirgends ein solches Protokoll aufzufinden, welches im allgemeinen über das Jahr 1862 und im besonderen über die Vorverhandlungen bezüglich der in ebendiesem Jahre vereinbarten, weiter unten zu erörternden Bodenseetransportordnung zurückgeht. Daher beschränken sich meine Angaben auf das wenige, was ich aus dem einschlägigen Aktenmaterial überhaupt (S. Ue. No. 41) und den betreffenden Jahresberichten (S. Ue. No. 42), dann aus der in der S. Ue. No. 64 angeführten Zusammenstellung entnehmen konnte.

Im nautischen Dienste mangelte es an einheitlichen Vorschriften für die verschiedenen Dampfschiffahrtsanstalten. Das bereits besprochene Scheitern der Konferenz der Regierungsvertreter der Uferstaaten zu Bregenz vom 1. bis 6. Oktober 1855 vereitelte das Zustandekommen eines völkerrechtlich bindenden Erlasses in dieser Richtung. Jedoch wurden, wie weiter oben ebenfalls schon angedeutet, die hauptsächlichsten Sicherheitsbestimmungen aus dem auf dieser Konferenz fertig gestellten Entwurfe, den man kurzweg als die „Bregenzer Schiffahrts- und Hafenordnung" bezeichnete, zwischen den Dampfschiffahrtsverwaltungen im Jahre 1856 im Wege besonderer Übereinkunft als für den gegenseitigen Verkehr maßgebend angenommen.[1])

In kommerzieller Beziehung brachten die Konferenzen zunächst im Jahre 1856 eine allgemeine Ermäßigung der seitherigen Tarife der einzelnen Anstalten, deren Höhe von dem verkehrenden Publikum seit längerem lebhaft beklagt worden war, ferner eine Verlängerung der Giltigkeitsdauer der bereits bestandenen Rückfahrkarten und die Einführung von Abonnementskarten zu ermäßigten Preisen. Sodann aber ergab sich als Frucht dieser Konferenzen, und zwar zu Ende des Zeitabschnittes, die Vereinbarung der weiter unten besonders zu besprechenden ersten „Gemeinschaftlichen Transport-Ordnung" vom Jahre 1862. —

Neben diesen Konferenzen von Abgeordneten der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten fanden zeitweise auch solche der Vorstände der am See befindlichen geschäftsführenden Betriebsbehörden dieser Anstalten statt. Solche Konferenzen hatten auch schon während der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt Platz gegriffen und wurden dieselben, als eine zweckdienliche Einrichtung, für die Folge nicht nur beibehalten, sondern auch wesentlich ausgestaltet. Dieselben führten, solange die betreffenden Vorstände den Rang von Verwaltern besaßen, den Namen „Verwalterkonferenzen", später, als diese Vorstände den Rang von Inspektoren erhielten, den Namen „Inspektorenkonferenzen". Ihre Aufgabe war die Vorberatung der semestralen Fahrordnungen zur Feststellung derselben auf den Konferenzen der Vertreter der Anstalten, dann die Befassung mit jenen betriebstechnischen Fragen, welche ihnen

---

[1]) Nach einer allerdings mehrdeutigen Notiz in dem mir zur Verfügung gestandenen Quellenmaterial (S. Ü. No. 47) wäre diese Annahme seitens der damaligen Dampfschiffahrtsanstalten auf einer Konferenz derselben vom 4. Oktober 1856 erfolgt. Ob sich dieses so verhielt und was überhaupt von den damaligen Dampfschiffahrtsanstalten in der Sache geschah, vermag ich bei der Lückenhaftigkeit des eben erwähnten Materials in dieser Richtung und bei dem in der unmittelbar vorausgehenden Anmerkung betonten Fehlen der Protokolle über die Konferenzen der Dampfschiffahrtsanstalten vor 1862 meinerseits mit Bestimmtheit nicht auszusprechen.

entweder zur Instruktion besonders aufgegeben wurden, oder welche sie selbst als so vordringlich erkannten, daß sie dieselben einer vorläufigen gemeinsamen Erörterung behufs Berichterstattung an ihre vorgesetzten Stellen unterzogen.

Diesem Zusammenwirken der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten stand freilich eine äußerst lebhafte Konkurrenz derselben auf kommerziellem Gebiete gegenüber und erweiterte sich dieses streitige Gebiet naturgemäß durch den Hinzutritt der beiden neuentstandenen schweizerischen zu den drei alten deutschen Dampfschiffahrtsanstalten.

Was zunächst das Neuauftreten der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Schaffhausen anlangt, so ist hierüber in Kürze nachstehendes zu bemerken:

Die Lindauer Gesellschaft erachtete die Rheinfahrten ihrer Dampfboote bis Schaffhausen als den lukrativsten Teil ihres Geschäftsbetriebes und sah deshalb mit Besorgnis auf die Konkurrenz, welche ihr in dieser Hinsicht durch die am 29. Juli 1850 erfolgte Gründung der neuen Schaffhausener Gesellschaft erwachsen mußte. Um diese Konkurrenz schon vor der Eröffnung des Betriebes der neuen Gesellschaft tunlichst zu beschränken, schloß die Lindauer Gesellschaft bereits am 22. September 1850 einen Vertrag mit dem Speditionshause Zollikofer und Holz in Dießenhofen dahin ab, daß die seither in Schaffhausen stattgefundene Umladung der Gütertransporte zwischen Basel und der Westschweiz einerseits und den Bodenseehäfen anderseits von den Schiffen und auf die Schiffe der Lindauer Gesellschaft durch Vermittlung des genannten Hauses nun in Dießenhofen erfolge, wodurch diese Transporte im voraus der Schaffhausener Gesellschaft entzogen erschienen. Diesen einleitenden Konkurrenzmaßregeln folgten später weitere, so daß sich die Schaffhausener Gesellschaft sofort nach der im Jahre 1851 erfolgten' Eröffnung ihres Betriebes im offenen Konkurrenzkampfe mit der Lindauer Gesellschaft befand.

Zur Beseitigung dieses unerfreulichen Zustandes schlossen beide Gesellschaften im Jahre 1852 einen Vertrag, wonach von ihnen die Gesamt-Güter- und Getreide-Verschiffung auf dem Bodensee und Rhein auf gemeinschaftliche Rechnung besorgt werden sollte und die Schiffe derselben in den beiderseitigen Häfen ungehindert Ladungen einnehmen konnten. Allein das hiedurch bewirkte „freundschaftliche Einvernehmen zwischen den beiden Gesellschaften“ war nicht von langer Dauer und bald tauchten die alten Differenzen aufs neue auf. An diesen leidigen Zuständen vermochte auch jener obengenannte Staatsvertrag, welchen Bayern und die Schweiz am 2. Mai 1853 zum Zwecke der gemeinsamen Förderung der bayerischen und schweizerischen Bodenseeschiffahrt überhaupt schlossen, vorerst nichts zu ändern. Indessen fand am 21. März

1855 zu Konstanz eine Konferenz von Vertretern der beiden Gesellschaften statt, welche dahin wirken sollte, „daß der Vertrag vom Jahre 1852 eine Wahrheit werde". Allein auch die hier geschlossene neue Vereinbarung erwies sich als so wenig haltbar, daß die Gesellschaft in Schaffhausen jener in Lindau schon am 4. September gleichen Jahres den Antrag machte, diese neue Vereinbarung noch vor Ablauf ihrer Giltigkeitsdauer wieder außer Wirksamkeit zu setzen. Die Lösung erfolgte tatsächlich mit Ende des Jahres 1855, worauf beide Gesellschaften sich wieder in „offener Konkurrenz" befanden. Hiebei dachte die Gesellschaft in Lindau, nachdem sich die bereits erwähnte Einrichtung einer Speditionsstelle in Dießenhofen als unhaltbar erwiesen hatte, an die Neuschaffung einer solchen in Feuerthalen (nächst Schaffhausen) als Stützpunkt ihrer Konkurrenz gegen die Schaffhausener Gesellschaft. Allein die Ausführung dieser Absicht wurde durch die bald darauf unvermutet rasch erfolgte Auflösung der letzteren Gesellschaft überholt.

Mit der Württembergischen Dampfschiffahrtsgesellschaft unterhielt die Schaffhausener Gesellschaft von Anfang an freundschaftliche Beziehungen und übertrugen sich dieselben auch auf die seit dem Jahre 1854 als Nachfolgerin der erstgenannten Gesellschaft erscheinende württembergische Staatsdampfschiffahrt. Die Verhältnisse zwischen der Schaffhausener und der Konstanzer Gesellschaft waren mehr neutraler Art, wenngleich es auch hier an einzelnen Konflikten nicht fehlte.

Die Neuschöpfung des zweiten schweizerischen Dampfschiffahrtsunternehmens, jenes der Nordostbahn, erregte, wie schon angedeutet, bei den damals bestandenen übrigen Dampfschiffahrtsanstalten aus Konkurrenzrücksichten eine wenig freudige Stimmung. Insbesondere die Lindauer Gesellschaft gab dieser Stimmung unverhohlen Ausdruck, indem sie den etwas eigenartigen Schritt unternahm, nach erlangter Kenntnis von dem Vorhaben der Nordostbahn, eine eigene Bodenseedampfschiffahrt zu gründen, durch Abgeordnete ihres Verwaltungsrates jenen der Nordostbahn persönlich bitten zu lassen, von diesem Vorhaben abzustehen. Allein die Bitte wurde abgelehnt und die Nordostbahn eröffnete am 23. Juni 1855 ihren Bodenseebetrieb.

Die nun folgenden Reibungen zwischen der Nordostbahn und der Lindauer Gesellschaft wurden noch im gleichen Jahre 1855 beglichen, jene zwischen der Nordostbahn und der württembergischen Staatsdampfschiffahrt hingegen erst im Jahre 1857, wie dieses alles weiter unten dargelegt werden wird. Ihres hauptsächlichsten Gegners, der Schaffhausener Gesellschaft, entledigte sich die Nordostbahn durch den Fusionsvertrag vom 6. November 1856 ein für allemal; mit der Konstanzer Gesellschaft scheint dieselbe von Anfang an keine besonderen Differenzen gehabt zu haben.

Abgesehen von den vorerörterten Konkurrenzverhältnissen, welche durch das Neuauftreten der beiden schweizerischen Dampfschiffahrtsanstalten veranlaßt wurden, bestanden auch zwischen den drei alten Anstalten mehrfache Gegensätze und lebhafte Konkurrenzbestrebungen weiter. Dieselben boten jedoch ein so wechselvolles Bild von gegenseitigem Abstoßen und Wiederanziehen, Ineinandergreifen und Befehden der einzelnen Anstalten, wie gerade der finanzielle Vorteil des Augenblickes diesen ihr gegenseitiges Verhalten angezeigt erscheinen ließ, daß das Bild hier nur angedeutet, nicht aber weiter verfolgt werden kann. Es möge genügen zu erwähnen, daß in den damaligen Jahresberichten der einzelnen Anstalten in Bezug auf die übrigen von „fortgesetzten Nörgeleien" und einer „jedes vernünftige Maß überschreitenden Konkurrenz" gesprochen wurde. In diese Zeit fällt auch jene bereits besprochene, wenig glückliche Maßregel der Konstanzer Gesellschaft, welche durch die Wiedereinführung der längst am ganzen Bodensee abgeschafften Personenabfuhrgelder für den Hafen von Konstanz ihre Einnahmen zu erhöhen trachtete, damit aber nur allgemeinen Unwillen hervorrief, bis sie unter der Einwirkung der Eisenbahnen von ihrem unzeitgemäßen Beginnen wieder abstehen mußte.[1])

Ein erfreulicheres Bild, als diese neben dem Zusammenwirken der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten einhergehenden Konkurrenzkämpfe derselben zeigt die durch das erwähnte Zusammenwirken am Schlusse des vorwürfigen Zeitabschnittes ermöglichte Vereinbarung der ersten „Gemeinschaftlichen Transport-Ordnung".

2. Die erste „Gemeinschaftliche Transport-Ordnung". 1863.

Mit der fortschreitenden Entwicklung der Bodenseedampfschiffahrt erwies sich das Fehlen einer gemeinschaftlichen Transportordnung, welche die Verhältnisse der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich und gegenüber dem verkehrenden Publikum in ähnlicher Weise gleichmäßig geregelt hätte, wie solches im Eisenbahnbetriebe durch die bezüglichen Betriebsreglements bereits geschah, mehr und mehr als ein fühlbarer Mißstand. Denn, wenn auch jede solche Anstalt von Anfang an ihre besonderen Transportbestimmungen besessen hatte und wenn auch im Laufe der Zeit, insbesondere auf dem Konferenzwege, eine gewisse Übereinstimmung in den Hauptpunkten dieser Bestimmungen herbeigeführt worden war, so mangelte doch immer noch in anderen wichtigen Punkten diese Übereinstimmung und vor allem die gleichmäßige formelle Kodifizierung der maßgebenden Grundsätze für sämtliche Anstalten.

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 54 f.

Württemberg, welches zuerst seine Dampfschiffahrtsanstalt in eine Staatsanstalt umgewandelt hatte (1854), erließ, wie bereits bemerkt, schon am 30. April 1855, als staatliche Anordnung, eine „Bodensee-Transport-Ordnung", welche, soweit tunlich, die damaligen reglementarischen Bestimmungen der deutschen Eisenbahnen auf die württembergischen Seetransporte übertrug. Die Nordostbahn folgte ihrerseits mit Aufstellung einer solchen Seetransportordnung, giltig vom 1. Januar 1858 ab, welche sich teils auf die jenesmaligen reglementarischen Vorschriften für die schweizerischen Eisenbahnen stützte, teils an die bereits vorhandene württembergische Seetransportordnung nach Möglichkeit anzugleichen suchte.

Zugleich betonte die Nordostbahn den übrigen Dampfschiffahrtsanstalten gegenüber die Notwendigkeit der Erstellung einer für alle Anstalten verbindlichen, mit den reglementarischen Bestimmungen der schweizerischen, sowie der deutschen Eisenbahnen wenigstens in den Hauptpunkten möglichst übereinstimmenden Transportordnung für die Bodenseedampfschiffahrt. Die Anregung der Nordostbahn wurde von den übrigen Anstalten zwar als wohlbegründet, dabei aber als sehr schwer durchführbar erkannt, indessen unterzogen sich dieselben der gestellten Aufgabe.

Die Lösung gelang auf dem Korrespondenz- und Konferenzwege. Nachdem sich eine zu Stuttgart am 24. und 25. September 1861 abgehaltene Konferenz über die grundlegenden Bestimmungen einer derartigen Transportordnung geeinigt hatte, wurde auf einer weiteren Konferenz in Zürich vom 1. Oktober 1862 deren endgiltige Schlußredaktion festgestellt und genehmigt. Die Vereinbarung trug die Bezeichnung „Gemeinschaftliche Transport-Ordnung der Dampfschiffahrtsanstalten in Konstanz, Friedrichshafen, Lindau und Romanshorn", war datiert vom 1. Oktober 1862 und trat bestimmungsgemäß am 1. Januar 1863 in Kraft.[1])

Angefügt sind den Dispositivbestimmungen dieser Transportordnung neue gemeinschaftliche, je in Gulden- und Frankenwährung erstellte Tarife für den Vieh-, Gepäck-, Equipagen- und Gütertransport, während hinsichtlich des Personentarifs auf die bezügliche besondere Veröffentlichung verwiesen wurde. Gemeint war hiermit jener gemeinschaftliche, ermäßigte Personentarif, welchen die sämtlichen Dampfschiffahrtsanstalten schon am 1. Juni 1862 gleichmäßig in Wirksamkeit gesetzt hatten. Bemerkenswert erscheint, daß in dieser Transportordnung als maßgebende Bestimmungen für die Entschädigungsansprüche aus dem Güterverkehre jene der deutschen und schweizerischen Eisenbahnen

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 57.

bezeichnet sind, nämlich hinsichtlich der von deutschen Uferplätzen[1]) ausgehenden Sendungen jene des Reglements für den Vereinsgüterverkehr auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 1. März 1862 und hinsichtlich der von schweizerischen Uferplätzen ausgehenden Sendungen jene der „Transportordnung für den direkten Verkehr auf den schweizerischen Eisenbahnen" vom 15. März 1862. Hieraus ist zu ersehen, wie sehr man bereits damals von der Notwendigkeit des Ineinandergreifens der Bodenseedampfschiffahrt mit den Eisenbahnen überzeugt war.

Es mag keinem Zweifel unterliegen, daß auf das tatsächliche Zustandekommen der von der Nordostbahn angeregten gemeinschaftlichen Bodensee-Transportordnung im Jahre 1862 die in Württemberg und Bayern damals schon vollzogene und in Baden bereits im Gange befindliche Verstaatlichung der Bodenseedampfschiffahrt unter organischer Angliederung derselben an die dortigen Staatseisenbahnen förderlich einwirkte. Mit den drei alten deutschen Gesellschaften würde eine bezügliche Einigung wohl wesentlich schwieriger gewesen sein.

Gleichwie der erste gemeinschaftliche Fahrplan vom Sommer 1847 einen bedeutungsvollen Markstein am Schlusse der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt darstellte, so bildete die erste gemeinschaftliche Transportordnung einen solchen am Ende des hier zunächst in Rede stehenden ersten Zeitabschnittes der zweiten Hauptperiode, welcher Zeitabschnitt, wie weiter oben schon bemerkt wurde, als jener der Überleitung aus der alten in die neue Zeit dieser Dampfschiffahrt erscheint.

D. Das Zusammenwirken der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen.

1. Das allmähliche Entstehen und der Fortgang dieses Zusammenwirkens.[2])

Die früheste Einwirkung der Eisenbahnen auf die Bodenseedampfschiffahrt ging bemerkenswerterweise nicht von den Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, welche im Jahre 1847 zuerst unter allen Eisenbahnen am See erschienen, sondern bereits einige Jahre vorher von den Großh. Badischen Staatseisenbahnen, welche damals noch weitab vom See endeten, aus.

[1]) Zu denselben zählten damals — zur Zeit des Deutschen Bundes — auch die österreichischen Uferorte.

[2]) Vgl. zu diesem Abschnitte die Ausführungen über die Einzelheiten des ersten Erscheinens und der allmählichen Ausbreitung der Eisenbahnen am Bodensee im Teil I des gegenwärtigen Buches.

Schon bevor **Württemberg** und **Baden** Eisenbahnen erhielten, bestand bezüglich des rheinisch-schweizerischen Durchgangsverkehres via Bodensee ein lebhafter Wettbewerb zwischen Friedrichshafen und Ludwigshafen am Ueberlinger See. Letzteres war dabei insofern im Vorteile, als es über den Schwarzwald und Offenburg eine kürzere Verbindung nach Frankfurt a. M. und dem Rheine besaß, als Friedrichshafen auf dem Wege durch Württemberg.[1]) Als nun im Jahre 1844 die Großh. Badischen Staatseisenbahnen sich von Mannheim über Heidelberg bis Offenburg und Kehl erstreckten und weiter im Jahre 1846 von Heidelberg ab durch die Main-Neckar-Eisenbahn direkten Anschluß nach Frankfurt a. M. erhielten, gestaltete sich der Weg für den erwähnten Durchgangsverkehr auf der Route über Ludwigshafen noch wesentlich günstiger, als jener über Friedrichshafen. Derselbe wurde deshalb von dem verkehrtreibenden Publikum naturgemäß noch weit mehr bevorzugt als seither. Unter dieser Bevorzugung litten Friedrichshafen und der württembergische Bodenseeverkehr empfindlich.

Dieses Verhältnis konnte auch durch die im Spätherbste 1847 erfolgte Betriebseröffnung der württembergischen Strecke Friedrichshafen-Ravensburg, der ersten Eisenbahn am See, nicht geändert werden, solange diese Strecke keinen Zusammenschluß mit dem übrigen württembergischen Bahnnetze und dessen Hinterbahnen erhielt. Als aber dieser Zusammenschluß erfolgt war und am 29. Juni 1850 der durchgehende Eisenbahnverkehr zwischen Friedrichshafen und Heilbronn aufgenommen wurde, änderte sich die Sachlage bald. Denn nun hatte Friedrichshafen eine auf dem Dampfbetriebe beruhende zusammenhängende Verbindung mit Frankfurt a. M. und dem Rheine, und zwar von Friedrichshafen bis Heilbronn mittels der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, von Heilbronn bis Heidelberg mittels der Neckardampfschiffahrt und von Heidelberg bis Frankfurt a. M. mittels der Main-Neckar-Eisenbahn, sowie außerdem von Heidelberg nach Mannheim ebenfalls mittels der Neckardampfschiffahrt, an welche am letzteren Orte die Rheindampfschiffahrt anschloß. Dieser auf dem Dampfbetriebe beruhenden ununterbrochenen Verbindung gegenüber konnte die aus Achsen- und Bahntransport zusammengesetzte Route von Ludwigshafen durch den Schwarzwald und über Offenburg nach Frankfurt a. M. nicht mehr erfolgreich konkurrieren. Die Bedeutung von Ludwigshafen erlosch von da an rasch, indessen Friedrichshafen, als der vorerst einzige Mündungsort der damaligen Eisenbahnen am See, augenfällige Verkehrsvorteile genoß.

Während in Württemberg der im Jahre 1843 beschlossene Bau von

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 37 f.

Staatseisenbahnen vom Norden nach dem Süden des Landes mit Erstreckung an den Bodensee dergestalt seinen Fortgang genommen hatte, daß im Jahre 1850 Friedrichshafen in den durchgehenden Eisenbahnverkehr einbezogen erschien, war der in Bayern im gleichen Jahre beschlossene gleiche Bau für die zusammenhängenden Strecken von Hof bis Kaufbeuren im Jahre 1849 fertig gestellt worden, dann aber fast vollständig ins Stocken geraten. Die Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft fühlte sich bei dieser Lage der Dinge, insbesondere im Hinblicke auf den Vorsprung, welchen Friedrichshafen durch das damalige Fortschreiten des Bahnbaues in Württemberg vor Lindau bekommen mußte, veranlaßt, im Jahre 1849 einen Notschrei nach sofortiger Einleitung der Angliederung der Stadt Lindau an das württembergische Staatsbahnnetz mittels einer Flügelbahn Lindau-Meckenbeuern zu erheben. Diese Angliederung kam aber nicht zustande und die Lindauer Gesellschaft mußte sich auf die zukünftige Erstreckung der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bis Lindau vertrösten.

Inzwischen versuchte dieselbe die einmal gegebenen Verhältnisse so gut wie möglich für ihren Vorteil auszunützen, indem sie vom Herbste 1849 ab einen regelmäßigen Gütertransport mittels Achse zwischen Lindau und Kaufbeuren einrichtete, wodurch die Dampfschiffahrt in Lindau eine merkliche Verkehrsbelebung erhielt.

Als dann nach Behebung der beregten Baustockung die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1852 bis Kempten fertig gestellt und in Betrieb genommen worden waren, gewährten dieselben für die Route ebendahin gewisse Tariferleichterungen, wodurch der Verkehr zum Bodensee begünstigt und dessen Ablenkung über die ebenfalls ihrer Vollendung entgegengehende bayerische Staatsbahnstrecke Augsburg-Ulm auf die württembergische Staatsbahnstrecke Ulm-Friedrichshafen hintangehalten wurde. Diese für die Lindauer Gesellschaft günstigen Verhältnisse besserten sich mehr und mehr mit der im Jahre 1853 erfolgten Vorrückung der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen gegen den See, bis sodann durch diese Vorrückung Lindau im Oktober 1853 in seinem Vororte Äschach einen provisorischen Bahnhof erhielt und am 1. März 1854 der durchgehende Betrieb bis in die Inselstadt selbst aufgenommen wurde. Die Vollendung des Schienenweges nach Lindau brachte für die Dampfschiffahrt daselbst sofort eine unverhoffte Verkehrssteigerung, besonders in dem Artikel Getreide, da gerade damals der Bedarf nach demselben in der Schweiz sich erhöhte.

In der Schweiz selbst wurden in den nächsten Jahren die nachbenannten, auf den Bodenseeverkehr einwirkenden Bahnen dem Betriebe übergeben: 1855 bis 1856 die Strecke Romanshorn-Winterthur-Zürich, dann 1857 die Strecke Schaffhausen-Winterthur, beide der Nordostbahn

zugehörig, ferner 1856 die Strecke Rorschach-Winterthur der St. Gallen-Appenzeller-Bahn, welche 1857 in die Vereinigten Schweizerbahnen aufging, und endlich 1857 bis 1858 die Strecke Rorschach-Chur des letzteren Unternehmens selbst.

Alle diese neuen Strecken brachten naturgemäß der Bodenseedampfschiffahrt eine bedeutende Verkehrssteigerung, wobei aber die Rivalität der beiden Gesellschaften Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen hinsichtlich der Beteiligung ihrer Strecken an dem Bodenseeverkehre überhaupt stets neue Nahrung fand und zu fortgesetzten Reibungen führte. Die Nordostbahn befand sich selbstredend in besserer Lage, da sie den Bahnbetrieb von Zürich bis Romanshorn, dann von Zürich nach Schaffhausen und hinwieder von Schaffhausen über Winterthur nach Romanshorn, nebst einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt in einer Hand vereinigte, während die Vereinigten Schweizerbahnen nur über ihre Eisenbahnstrecken verfügten und hinsichtlich des Seeverkehres auf die Haltung der fremden Dampfschiffahrtsanstalten angewiesen waren. Die Nordostbahn benützte in ihrer expansiven Verkehrspolitik ihre bessere Lage zum Abschlusse der weiter unten näher zu erörternden „Fusionen“ mit den betreffenden Verkehrsfaktoren in Bayern und Württemberg, wogegen die Vereinigten Schweizerbahnen dann, wenn sie durch diese Verhältnisse sich zeitweise besonders beengt fühlten, mit Schaffung einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt für sich drohten, diese Drohung aber nie zum Vollzuge brachten.

Einer besonderen Einwirkung der Nordostbahn auf die Bodenseedampfschiffahrt ist hier noch zu gedenken. Die im Jahre 1857 erfolgte Betriebseröffnung ihrer Strecke Schaffhausen-Winterthur bot im Zusammenhange mit ihrer damals bereits im Betriebe stehenden Strecke Winterthur-Romanshorn eine bequeme zusammenhängende Verbindung von Schaffhausen an den Obersee mit Ausschaltung des Wasserweges zwischen Schaffhausen und Konstanz, welcher sich wegen der noch bestehenden badischen Rheinzölle und der wieder eingeführten Personenabfuhrgelder in Konstanz gerade damals keiner besonderen Beliebtheit erfreute. Deshalb und weil zumal die Nordostbahn für die genannte Bahnverbindung besonders billige Tarife erstellte, drohte sich der Hauptverkehr von Schaffhausen zum Obersee von diesem Wasserwege abzukehren und der neuen Bahnverbindung zuzuwenden. Um diese Gefahr zu beseitigen, wurden im Jahre 1858 die noch bestandenen badischen Rheinzölle und die wiedereingeführten Personenabfuhrgelder in Konstanz aufgehoben. Die Dampfschiffahrt zwischen diesem Orte und Schaffhausen blieb demnach bestehen[1]) und wurde deren Dienst zusammen

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 55 und 59.

mit der Konstanzer Gesellschaft von der Lindauer Gesellschaft und der Nordostbahn — von den beiden letzteren mit je einer Fahrt im Tage — besorgt.

Im Jahre 1860 wurde der Schienenanschluß zwischen **Österreich** und Bayern in Salzburg und hiemit die durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen dem Kaiserstaate und dem Bodensee erstellt, wie solche von da ab für die nächsten Jahrzehnte als einzige, oder wenigstens kürzeste bestehen blieb. Auf dieser Route entwickelte sich rasch ein reger Verkehr, darunter insbesondere ein starker Getreidetransport aus Ungarn nach Lindau zur Weiterbeförderung von da mit der Dampfschiffahrt hinüber in die Schweiz und gestaltete sich Lindau derart aufs neue zum Hauptstapelplatze des Getreideverkehres am See. Unter diesen günstigen Verhältnissen erfolgte zu Anfang des Jahres 1862 der Übergang des Unternehmens der Lindauer Gesellschaft an den Staat und die Angliederung desselben an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in analoger Weise, wie jene des Unternehmens der Württembergischen Gesellschaft und dessen Angliederung an die Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen schon im Jahre 1854 vorausgegangen war.

Das Jahr 1863, mit welchem der vorwürfige Zeitabschnitt schließt, brachte die Betriebseröffnung der Strecke Waldshut-Schaffhausen-Konstanz und dadurch die Vorrückung der Großh. Badischen Staatseisenbahnen an den See, deren verzögertes Erscheinen daselbst die Konstanzer Gesellschaft seither so sehr beklagt hatte. Allein dieses Erscheinen brachte zugleich auch das Ende dieser Gesellschaft selbst, indem das Unternehmen derselben verstaatlicht und den Großh. Staatseisenbahnen angegliedert wurde. Die nächste Wirkung dieser Angliederung bestand in der noch im Jahre 1863 erfolgten Auflassung der badischen Dampfschiffahrt zwischen den nun in Eisenbahnverbindung stehenden Plätzen Konstanz und Schaffhausen. Aber auch Bayern und die Nordostbahn stellten bald danach ihren seither in abwechselndem Turnus betriebenen Dampfschiffdienst zwischen Konstanz und Schaffhausen ein, da derselbe gegenüber der genannten Eisenbahnverbindung nicht mehr rentierte. —

Es lagen nun, am Ende des Zeitabschnittes, die Beziehungen zwischen der Bodenseedampfschiffahrt und den Eisenbahnen bereits so, daß die sämtlichen vier Einzelanstaaten, welche die erstere repräsentierten, organische Zubehörungen von größeren Eisenbahnnetzen bildeten, von denen hinwieder drei im staatlichen Eigentume und Betriebe standen und nur eine — die jüngste — sich als gesellschaftliches Unternehmen darstellte. Der Zeitabschnitt von 1847—1863 war also tatsächlich, wie weiter oben angegeben, jener der organisatorischen Umgestaltung der Bodenseedampfschiffahrt, und zwar wesentlich im Sinne der Verstaatlichung derselben.

Als besondere Folge der Mehrung der Eisenbahnen am See machte sich — wie in den betreffenden Jahresberichten mehrfach betont erscheint — allmählich eine wachsende Schwierigkeit in der Erstellung der gemeinschaftlichen Semestralfahrpläne für die Dampfschiffahrt geltend, da es oft nicht gelang, die Dampfschiffkurse mit jenen der am See mündenden Eisenbahnen in den wünschenswerten Einklang zu bringen.

2. Die sog. Fusionsverträge der Schweizerischen Nordostbahn mit Bayern und Württemberg. [1]

Seit 1855.

Wie weiter oben schon bemerkt, erregte die am 23. Juni 1855 erfolgte Betriebseröffnung der Bodenseedampfschiffahrt der Nordostbahn namentlich bei der Lindauer Gesellschaft und der württembergischen Staatsdampfschiffahrt wenig angenehme Gefühle und ergaben sich zuerst Reibungen zwischen den genannten beiden älteren deutschen und der erwähnten neuen schweizerischen Anstalt. Jedoch machte sich bald bei allen diesen Anstalten die Erkenntnis geltend, daß ein dienstförderliches Zusammenwirken einem diensthinderlichen Gegensatze vorzuziehen sei.

Zuerst erfolgte eine Ausgleichung des Gegensatzes zwischen der Nordostbahn und der Lindauer Gesellschaft. Eingeleitet wurde diese Ausgleichung dadurch, daß letztere der Nordostbahn, die zunächst mit nur einem Dampfschiffe und einem Schleppschiffe ihren Dienst auf dem Bodensee aufgenommen hatte, auf deren Ansuchen ihr Dampfschiff „Ludwig" (a) alsbald für einige Zeit mietweise zur Verfügung stellte. Diesem ersten Schritte der Annäherung folgte bald darauf ein weiterer, viel intensiverer: bereits am 6. August 1855 schlossen beide Gesellschaften einen Vertrag über eine mit dem 15. gleichen Monats in Geltung tretende bestimmte Diensteteilung auf der Seestrecke Lindau-Romanshorn. Nach diesem Vertrage kam jeder der beiden Gesellschaften die Ausführung der Hälfte aller auf die genannte Strecke treffenden Transporte, ausgenommen Personen und Equipagen, sowie die Hälfte der für alle diese Transporte anfallenden Erträgnisse zu.

Die Abmachungen dieses ältesten, nur auf eine Strecke und dabei zunächst auf den Gütertransport beschränkten Vertrages erfuhren bald entsprechende Ausdehnung. Zuvörderst wurde durch einen neuen Vertrag vom 22. Dezember 1856 die Gemeinschaft vom 1. Jannar 1857 ab auf eine Anzahl weiterer, von beiden Gesellschaften befahrener Seestrecken, sehr rasch darauf aber durch einen abermaligen Vertrag am 23. Mai 1857 auch auf den Personen- und Gepäckverkehr ausge-

[1]) Vgl. S. Ü. No. 41 und 42, dann No. 47, 48 und 64 S. 105 f.

dehnt. Der letztgenannte Vertrag führte den offiziellen Titel „Vertrag, die gemeinsame Exploitation verschiedener Dampfbootlinien auf dem Bodensee und Rhein betreffend", und blieb nunmehr für längere Zeit unverändert in Geltung.[1])

Unterdessen hatten auch die Verhältnisse zwischen der Nordostbahn und Württemberg ihre anfängliche Schärfe verloren und hatte sich ein dienstesförderliches Zusammenarbeiten beider Teile angebahnt. Es ist hiebei zu beachten, daß die Verhältnisse zwischen der Nordostbahn und Württemberg anders gelagert waren, wie jene zwischen der Nordostbahn und Bayern. Denn in Bayern stand der Nordostbahn zunächst nur die Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft geschäftlich gegenüber und hatte daher die Nordostbahn nur mit dieser zu paktieren, während die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, hinter der Lindauer Gesellschaft stehend, vorerst keine unmittelbaren Beziehungen mit der Nordostbahn hatten. In Württemberg hingegen, wo seit dem Jahre 1854 die Bodenseedampfschiffahrt eine organische Angliederung der dortigen Staatseisenbahnen bildete, stand der Nordostbahn, welche den Eisenbahnbetrieb bis zum See und den Dampfschiffbetrieb auf dem See in einer Hand vereinigte, eine gleichartig kombinierte Anstalt, vertreten durch die Zentralstelle der Kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten, gegenüber. Hienach erstreckte sich die erste Vereinbarung, welche zwischen dieser Zentralstelle und der Nordostbahn geschlossen wurde, und am 1. Dezember 1857 in Wirksamkeit trat, sofort auf den See- und Bahndienst. Die Vereinbarung bezüglich des Seedienstes betraf den Personentransport und den Gütertransport mit Ausnahme bestimmter Güterklassen, bezüglich des Bahndienstes lediglich den Gütertransport mit den gleichen Ausnahmen. Als Fusionsstrecke wurde einzig jene zwischen Romanshorn und Friedrichshafen angenommen, während Württemberg die altgewohnte Befahrung von Rorschach nach wie vor auf eigene Rechnung beibehielt. Die Verteilung der Leistungen und der Einnahmen zwischen

---

[1]) Die Lindauer Gesellschaft befand sich bezüglich ihres Verhältnisses zur Nordostbahn in einer schwierigen Stellung. Einerseits drängte, nachdem die Dampfschiffahrt der Nordostbahn einmal bestand, die allgemeine Verkehrslage zu einer dienstesförderlichen Verständigung der Lindauer Gesellschaft mit der Nordostbahn, anderseits machten sich vom Kanton St. Gallen aus, dessen Regierung infolge ihres Aktienbesitzes schon seit dem Jahre 1838 Sitz und Stimme in dem Verwaltungsrate der Lindauer Gesellschaft innehatte, bei letzterem mehrfach unfreundliche Einwirkungen gegenüber der „thurgauischen" Nordostbahn geltend. Es sprach hier eben die Rivalität der hauptsächlich im Kanton St. Gallen domizilierten Vereinigten Schweizerbahnen gegen die Nordostbahn und speziell jene des alten Hafenortes Rorschach gegen den neuen Hafenort Romanshorn. Die Lindauer Gesellschaft traf bei der gegebenen Sachlage jedenfalls das Richtige mit dem Anschlusse an die Nordostbahn. Wie bereits weiter oben berührt, dachte sie um jene Zeit sogar an eine vollständige Verschmelzung ihres Unternehmens mit derselben.

den beiden Vertragsteilen wurde dergestalt geregelt, daß Württemberg, welches für die genannte Fusionsstrecke eine größere Anzahl von Schiffen zur Verfügung stellen konnte, als die Nordostbahn, auch eine größere Anzahl von Fahrten ausführte und hiefür zwei Dritteile der gemeinsamen Einnahme bezog, während der andere Dritteil auf die Nordostbahn entfiel. Zur besseren Durchführung der getroffenen Bestimmungen errichtete Württemberg in Romanshorn und hinwieder die Nordostbahn in Friedrichshafen je eine eigene Agentur.

Mittlerweile hatten sich auch die Verkehrsbeziehungen zwischen den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Nordostbahn enger gestaltet und schlossen beide am 1. August 1858 eine Vereinbarung über die Einführung eines durch die Bodenseedampfschiffahrt zu vermittelnden, direkten Personen- und Gepäckverkehres.

Der vorerwähnte Vertrag zwischen der Nordostbahn und der Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 23. Mai 1857, sowie der eben genannte Vertrag zwischen der Nordostbahn und den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen vom 1. August 1858 standen noch in Geltung, als am 1. Januar 1862 das Unternehmen der Lindauer Gesellschaft unter Auflösung derselben diesen Staatseisenbahnen organisch angegliedert wurde.

Die Generaldirektion der letzteren ließ sich alsbald die weitere Ausgestaltung der Beziehungen zwischen Bayern und der Nordostbahn angelegen sein. Einmal erfolgte die Einrichtung eines durch die beiderseitigen Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten zu vermittelnden, direkten Güterverkehrs zwischen Bayern und der Schweiz, zu welchem Zwecke Bayern in Romanshorn, wie in Rorschach eigene Abfertigungsstellen für den gemischten bayerischen Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsdienst einsetzte. Sodann willigte auf Bayerns Vorschlag die Nordostbahn in eine den bayerischen Interessen mehr Rechnung tragende Revision des Schiffahrtsvertrages vom 23. Mai 1857 und kam demgemäß unter dem 25. Juni/14. August 1862 ein neuer solcher Vertrag zustande. In demselben wurde zwar im allgemeinen die seitherige hälftige Teilung der gemeinschaftlichen Erträgnisse beibehalten, daneben aber für die hauptsächlich in Betracht kommende Seestrecke Lindau-Romanshorn und zurück für jeden der beiden Vertragsteile ein Präzipuum festgestellt.

So lagen die Vertragsverhältnisse zwischen der Nordostbahn und Bayern, dann der Nordostbahn und Württemberg bei dem in das Jahr 1863 treffenden Ausgange des hier behandelten Zeitabschnittes.

Für diese Vertragsverhältnisse war die Bezeichnung „Fusionsverträge" üblich geworden.[1])

---

[1]) Wenn man diese sog. „Fusionsverträge" der Nordostbahn, durch welche eine beschränkte Geschäftsteilung derselben mit Württemberg und

II. Kapitel.

Die Zeit von 1863—1884.

A. Die einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten.

1. Die staatliche Bodenseedampfschiffahrt in Württemberg, Bayern und Baden, als Zugehörung zu den dortigen Staatseisenbahnen.[1])

Die nunmehr auf fester staatlicher Grundlage beruhenden Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten in Württemberg, Bayern und Baden besaßen naturgemäß wesentlich andere und vorteilhaftere Existenzbedingungen, als jene früheren gesellschaftlichen Unternehmungen, aus denen sie hervorgegangen waren, besessen hatten. Von einem Existenzkampfe, wie solchen diese früheren Unternehmungen oft genug zu führen hatten, konnte keine Rede mehr sein. Anlangend die jeweilige Gestaltung und Zuständigkeit der geschäftsführenden Behörden und leitenden Oberbehörden wurden die Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten in den drei genannten Uferstaaten von jetzt ab in jene verschiedenen organisatorischen Umänderungen mit einbezogen, welche die betreffenden Staatseisenbahnen, als deren Zugehörung sie erschienen, zeitweise erfuhren. Für die Dampfschiffahrt handelt es sich hiebei zumeist um die mehr oder minder enge Verbindung der geschäftsführenden Behörden in Friedrichshafen, Lindau und Konstanz mit den dortigen lokalen Eisenbahnbehörden, sowie um die mehr oder minder direkte Unterstellung des Schiffahrtsbetriebes unter die Zentralstellen der Staatseisenbahnen in Stuttgart, München und Karlsruhe. Ein näheres Eingehen auf diese organisatorischen Umänderungen dürfte hier nicht erforderlich erscheinen, zumal weiter unten das Nötige hierüber zusammenfassend erörtert werden wird. Die Anordnungen in Bezug auf die Dampfschiffahrt

---

Bayern vereinbart wurde, mit dem mehrfach erörterten Fusionsvertrage derselben mit der vormaligen Rheinfallbahn-Gesellschaft vom 6. November 1856 vergleicht, gemäß welchem die letztere und mit ihr die ältere Schaffhausener Dampfschiffahrtsgesellschaft in dem Gesamtunternehmen der Nordostbahn vollständig aufgingen, dann erkennt man sofort die Dehnbarkeit des Begriffes „Fusionsvertrag“.

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 47 und 48, dann für Württemberg noch Nr. 9 und für Bayern noch Nr. 50.

trugen nun in den drei Ländern staatlichen Charakter und besaßen demgemäß nach allen Seiten eine durchgreifendere Wirkung, als die Maßnahmen der früheren Gesellschaften.

Die Beschaffung der für die Dampfschiffahrt nötigen Geldmittel erfolgte in den drei Ländern, wie jene hinsichtlich aller sonstigen staatlichen Anstalten, auf dem Wege der Gesetzgebung; die Erübrigungen des Betriebes flossen in die allgemeine Staatskasse; die Fehlbeträge desselben waren von dieser zu tragen.

Die wachsende Höhe des Anlagekapitals der in Rede stehenden drei staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten, die wechselnde Höhe der Betriebs- und finanziellen Ergebnisse derselben, sowie die hieraus folgende jeweilige Verzinsung des Anlagekapitals während des Zeitabschnittes von 1863—1884 sind, soweit dieses nach den verfügbaren Quellen tunlich erschien, in den Tabellen VII, IX, X und XIII vorgetragen.[1])

Der Zugang an neuen Dampfschiffen während des Zeitabschnittes von 1863—1884 war folgender:

Württemberg: „Eberhard" 1870, „Hohenklingen" 1872 und „Christoph" 1877;[2])

Bayern: „Ludwig" (b) 1869, „Bavaria" ebenfalls 1869 und „Wittelsbach" 1879;[3])

Baden: „Germania" 1864, „Mainau" 1865, „Kaiser Wilhelm" (I.) 1871 und „Greif" 1877.

Der „Kaiser Wilhelm" (I.) war das erste nach dem Vorbilde der neueren Rhein- und Donaudampfer auf dem Bodensee eingeführte Salonschiff und zugleich das größte für diesen See bis dahin erstellte Personenschiff. Dasselbe faßt 1000 Personen oder 300 Personen nebst 1200 Zentnern Fracht und besitzt eine Maschine von 100 Pferdekräften. Dessen Erstlingsfahrt erhielt eine besondere Weihe durch die

[1]) Vgl. auch Teil II Kap. IV Ziff. 2.

[2]) Den Dampfer „Hohenklingen" erkaufte Württemberg von der jüngeren Schaffhausener Gesellschaft, bei welcher derselbe schon zwei Jahre im Dienste gestanden war, und benannte ihn sofort nach seiner Übernahme „Christoph". Als dann Württemberg im Jahre 1877 einem von ihm erstellten völlig neuen Dampfschiffe den Namen „Christoph" beilegte, änderte es jenen des seitherigen „Christoph" in „Mömpelgard" um. Das Dampfboot „Mömpelgard" wurde, wie hier ergänzend bemerkt werden will, im J. 1903 seitens der jüngeren Schaffhausener Gesellschaft wieder zurückgekauft und wieder „Hohenklingen" genannt, unter welchem Namen das Schiff heute noch Dienst tut. (Vgl. Tabelle IV A a 34, dann Anm. 13 und 19 zu dieser Tabelle.)

[3]) Der im Jahre 1869 in Dienst gestellte „Ludwig" (b) empfing seinen Namen nach dem damals regierenden König Ludwig II. von Bayern, während der „Ludwig" (a) der früheren Lindauer Gesellschaft nach dem seinerzeitigen König Ludwig I. benannt war.

Anwesenheit seines erhabenen Namenspatrons, des ersten Oberhauptes des neuerstandenen Deutschen Reiches, an Bord gelegentlich des Aufenthaltes des Kaisers auf der Insel Mainau im Juli 1871.

Von nun an wurden fast sämtliche für den Dienst auf dem Hauptbecken des Bodensees neuerbauten Personendampfer sofort als moderne und elegante Salon- oder wenigstens Halbsalonschiffe mit bedeutend größeren Raumverhältnissen als früher erstellt, sowie fast alle älteren noch dienstfähigen Personendampfer gelegentlich in solche Salon- oder Halbsalonschiffe umgeändert.[1])

In der Folge werden sämtliche Salon- und Halbsalondampfer der Kürze wegen gleichmäßig als Salondampfer bezeichnet werden.

Auch eine neue Gattung von Schiffen, die Trajektfähren und Trajektkähne zur Trajektierung von Güterwagen über den See, wurden von den Dampfschiffahrtsanstalten in diesem Zeitabschnitte eingeführt; dieselbe wird weiter unten zur näheren Erörterung gelangen.

An der Erbauung neuer Dampfschiffe für den Bodensee beteiligten sich von nun ab weitere Fabriken, so Maffei in München und die Gebrüder Sulzer in Winterthur.

Der vorgenannten Mehrung des Bestandes an Dampfschiffen aufseiten der drei deutschen Dampfschiffahrtsanstalten während des Zeitabschnittes von 1863—1884 trat folgende Minderung gegenüber:

Württemberg: die Außerdienststellung der „Königin von Württemberg" 1882;
Bayern: der Untergang des „Jura" 1864 und die Außerdienststellung der „Concordia" 1882; die
Baden: Außerdienststellung der „Helvetia" (b) 1874.

Der Untergang des „Jura" war die Folge eines Zusammenstoßes desselben mit der „Zürich" der Nordostbahn, welcher am 12. Februar 1864 bei dichtem Nebel am schweizerischen Ufer auf der Höhe von Münsterlingen, unweit Konstanz, eintrat. Der „Jura" erhielt einen Leck und sank rasch; die auf demselben befindlichen Personen wurden mit Ausnahme eines Matrosen an Bord der „Zürich" gerettet.[2])

---

[1]) Dieses trifft für alle auf dem Hauptbecken des Sees diensttuenden Dampfschiffahrtsanstalten mit einer einzigen Ausnahme zu. Letztere besteht darin, daß die im Jahre 1884 neuaufgetretene österreichische Staatsdampfschiffahrt ihre beiden Erstlingsdampfer „Austria" und „Habsburg" als Glattdecker erstellen ließ und in dieser Form seither beibehielt.

[2]) Es war ein eigentümliches Verhängnis, daß die „Zürich", welche bereits im Jahre 1860 mit dem württembergischen Dampfer „Königin" zusammengestoßen war und im Jahre 1861 den „Ludwig" (a) in den Grund bohrte, nach so kurzer Zeit nun auch das Ersatzschiff des „Ludwig" (a), den „Jura", zum

An Hafenbauten sind für den Zeitabschnitt von 1863—1884 hier zu verzeichnen:

Württemberg: Friedrichshafen erhielt in den J. 1868—1869 die Einrichtung für die schon erwähnte Trajektierung von Eisenbahnwagen und in den Jahren 1861—1871 an Stelle der die Hafenanlage bis dahin gegen den offenen See abschließenden Pfahlwände Mauern, an deren Köpfen später jene eleganten eisernen Pavillons angebracht wurden, welche heute noch der Hafeneinfahrt malerischen Anstrich verleihen.[1]) Langenargen bekam um die gleiche Zeit einen den dortigen Verhältnissen entsprechenden steinernen Molo.

Bayern: Lindau erhielt gleichfalls in den J. 1868—1869 die nötigen Einrichtungen für den Trajektdienst, sowie in den nächstfolgenden Jahren namhafte Verbesserungen dieser Einrichtungen.

Baden: Konstanz empfing in den J. 1871—1872 neben dem im J. 1841 erstellten neuen Hafen eine zweite ganz neue Hafenanlage. Beide waren durch den bereits vorhandenen steinernen Molo, an dessen Spitze sich der Leuchtturm befand, vollständig getrennt und besaß jeder derselben seine eigene Einfahrtslucke. Der ältere Hafen diente dem Verkehre der Dampf- und Segelschiffe, der neuere war für den im J. 1873 in Konstanz ebenfalls eingeführten Trajektdienst bestimmt und erhielt deshalb die Bezeichnung „Trajekthafen". Die Hafenanlagen in Ueberlingen und Radolfzell wurden durch Erstellung von Mauern verbessert.

An neuen Dampfschiffstationen wurden während dieses Zeitabschnittes folgende errichtet:

Württemberg: Kreßbronn 1871,
Bayern: Wasserburg 1872,
Baden: Mainau 1878.[2])

Sinken brachte. Entgegen der Wiederhebung des „Ludwig" (a) aus dem Grunde unterblieb eine solche bei dem „Jura"; sein Wrack liegt heute noch in der Tiefe. Die über den Untergang des „Jura" eingeleitete gerichtliche Untersuchung verlief ebenso ergebnislos, wie früher jene hinsichtlich des Unterganges des „Ludwig" (a); die Ersatzansprüche Bayerns wurden hier wie dort im Vergleichswege geregelt.

[1]) Der eine dieser beiden Pavillons wurde im J. 1883 an der gleichen Stelle aufgerichtet, an welcher ein im J. 1862 neuerbauter, im J. 1882 aber wegen Baufälligkeit wieder abgetragener hübscher Leuchtturm gestanden war; der zweite Pavillon stammt aus dem J. 1886. Ein neuer Leuchtturm war nicht als notwendig befunden worden, da die Beleuchtung der Hafeneinfahrt durch tiefer angebrachte Laternen von großer Lichtstärke vorgezogen wurde.

Bei dem Königlichen Schlosse befindet sich eine besondere Landebrücke für den Dampfschiffverkehr des Hofes.

[2]) Mainau, die Insel mit der herrlichen badischen Sommerresidenz, wurde bis zum J. 1878 von Dampfschiffen nur für den Verkehr des Hofes befahren, vom 1. Juli 1878 ab aber in den regelmäßigen Fahrdienst auf dem Ueberlinger See einbezogen.

Vorstehende Darlegung bietet die Grundzüge der inneren Entwicklung, welche die drei neuen staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten in dem hier fraglichen Zeitabschnitte nahmen. Die fortschreitende Ausgestaltung des Zusammenwirkens der sämtlichen damals bestandenen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich und mit den am See sich mehrenden Eisenbahnen wird weiter unten erörtert werden.

2. Die Bodenseedampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft.[1])

Die Dampfschiffahrtsanstalt der Nordostbahn für den Bodensee besaß, als ein Teil des großen Gesamtunternehmens der Nordostbahn-Gesellschaft, ähnlich gesicherte Existenzbedingungen, wie die drei Dampfschiffahrtsanstalten in Württemberg, Bayern und Baden, als Zugehörungen der dortigen Staatseisenbahnen. Ein wesentlicher Unterschied der Verhältnisse bestand aber darin, daß das Nordostbahnunternehmen, als ein privates, sich nicht gleicher amtlicher Selbständigkeit erfreute, wie die genannten staatlichen Anstalten, vielmehr mit jenen Verfügungen zu rechnen hatte, welche die Bundesregierung, wie auch die Regierung des Kantons Thurgau, in welchem der Zentralpunkt Romanshorn dieser Dampfschiffahrt gelegen, von Zeit zu Zeit von Oberaufsichts wegen traf und welche die Gesellschaft als ihren Interessen widerstreitend erachtete. Auf bezügliche Einzelheiten wird weiter unten eingegangen werden.

Vom organisatorischen Standpunkte aus blieb die geschäftsführende Behörde der Nordostbahndampfschiffahrt in Romanshorn im Zusammenhange mit der dortigen lokalen Eisenbahnbehörde derselben. Die Leitung des Bahn- und Schiffsdienstes oblag der Direktion des Gesamtunternehmens der Nordostbahn-Gesellschaft in Zürich, während dem Verwaltungsrate und den Generalversammlungen der letzteren, wie bei allen Aktiengesellschaften, die höheren Kompetenzen, insbesondere auch hinsichtlich der Beschaffung der nötigen Geldmittel, zukamen.

Anlangend die Finanzgebahrung der Bodenseedampfschiffahrt der Nordostbahn, sowie die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse des Betriebes derselben während des vorwürfigen Zeitabschnittes vgl. Teil II Kap. IV Ziff. 2 und Tabelle VIII.[2]) Aus den Vorträgen dieser Tabelle erhellt, daß der Betrieb zwar für einige Jahre Fehlbeträge, außerdem aber durchschnittlich Überschüsse von nicht unerheblicher Bedeutung ergab.

---

[1]) Vgl. S. Ue. Nr. 47 und 48.

[2]) Vom Aktienkapital handelt dabei insbesondere die Anm. 2 der Tabelle VIII.

Neue Personendampfer beschaffte die Gesellschaft bei dem ausreichenden und vorzüglichen Stande ihres Fahrmaterials während des hier in Rede stehenden Zeitabschnittes nicht, hingegen beteiligte sie sich gemeinsam mit Württemberg und Bayern an der Einführung von Trajektschiffen, wie dieses weiter unten dargelegt werden wird. Bemerkenswert erscheint hinsichtlich des Schiffsbetriebes die Tatsache, daß die Nordostbahn infolge der während des deutsch-französischen Krieges von 1870—1871 entstandenen namhaften Minderung der Eisenbahnzufuhr von Kohlen zeitweise zur Feuerung ihrer Dampfer mit Holz zurückgreifen mußte.

Die Hafenanlagen in Romanshorn wurden in den J. 1868—1870 erweitert und verbessert und dabei die Einrichtungen für den Trajektdienst getroffen. Bei den Hafenumbauten wurde dem See ein beträchtliches Stück festen Landes abgewonnen. Auch an dem Hafen von Rorschach wurden einige Verbesserungen vorgenommen. Eine durchgreifende Sanierung der dortigen unzulänglichen Verhältnisse freilich konnte damals nicht erzielt werden.

Denn hiezu ist die Anlage eines vollständig neuen Hafens notwendig, welche dem Kanton St. Gallen, als Eigentümer des Rorschacher Hafens, obliegt. Von einer solchen Neuanlage aber war damals noch keine Rede.

Jene oben gestreiften regierungsseitigen Verfügungen, welche die Nordostbahn-Gesellschaft als den Interessen ihrer Bodenseedampfschiffahrt zuwiderlaufend empfand, gründeten sich auf das Postregal des Bundes und das Steuerwesen. Was die im J. 1870 in letzter Hinsicht eingetretenen Vorkommnisse anlangt, erscheinen dieselben des Zusammenhanges wegen in der Anm. 2 zu der Tabelle VIII erörtert und möge hier diese Hinweisung genügen. Was aber die auf dem Postregal des Bundes beruhenden Reibungen betrifft, kommt Nachstehendes zu bemerken. Der Bundesrat erließ auf Grund des Bundesgesetzes vom 2. Juni 1849 über das Postregal eine Reihe von Regulativen und Verordnungen über „Postkonzessionen". Diese Erlasse berührten die Dampfschiffunternehmen entweder zum Teile oder ausschließlich. In allen wurden jährliche Konzessionsgebühren für die diensttuenden Dampfschiffe festgesetzt, welche sich je nach dem Ertrage der einzelnen Schiffe zwischen einem bestimmten niedersten und höchsten Satze bewegten. Der Rechtsgrund dieser Konzessionsgebühren wurde aus der Personenbeförderung durch die Dampfschiffe abgeleitet, weil diese Beförderung als ein der Dampfschiffahrt zur Ausnützung überlassener Teil des dem Bunde zustehenden Postregals erachtet wurde.

Im J. 1852, in welchem die ältere Schaffhausener Gesellschaft als erstes schweizerisches Dampfbootunternehmen auf dem Bodensee

ihren Betrieb eröffnete, stand das bezügliche Regulativ vom 28. Dezember 1851 in Geltung, welches für jedes diensttuende Dampfboot eine jährliche Konzessionsgebühr von 50—100 Frcs. vorsah. Dabei erkannte das Postdepartement in den Bestimmungen dieses Regulativs keinen Hinderungsgrund, der genannten Gesellschaft bei Überweisung des seither von der Lindauer Gesellschaft gegen namhafte Entschädigung besorgten schweizerischen Postdienstes auf dem See durch den Postvertrag vom J. 1852 ebenfalls ein bezügliches jährliches Entschädigungsaversum, und zwar in der Höhe von 20000 Frcs. zuzuerkennen. Ebenso stand das Postdepartement nicht an, als dasselbe nach Auflösung der älteren Schaffhausener Gesellschaft den seither mit dieser bestandenen Postvertrag mit Wirkung vom J. 1857 ab auf die Nordostbahn übertrug, letztere auch im Bezuge dieses Aversums zu belassen.

Als aber vom Bundesrate am 21. Dezember 1861 ein neues bezügliches Regulativ ergangen war, durch welches einerseits die Verpflichtungen der Dampfschiffahrtsgesellschaften hinsichtlich der Postbeförderung verschärft, anderseits die Konzessionsgebühr für jedes diensttuende Schiff je nach dessen Ertrage bis auf 300 Frcs. jährlich erhöht wurde, kündigte das Postdepartement der Nordostbahn den bestehenden Postvertrag mit Wirkung vom 1. Juni 1863 ab und verlangte für die Folge außer den erhöhten Konzessionsgebühren noch unentgeltliche Besorgung des Postdienstes, wonach die seitherige Vergütung von 20000 Frcs. aus der Postkasse für die Nordostbahn entfiel. Die letztere legte gegen dieses Vorgehen des Postdepartements lebhafte Verwahrung ein, mußte sich demselben aber schließlich fügen.

Am 27. März 1874 und hinwieder am 24. November 1882 ergingen neue spezielle bundesrätliche Verordnungen über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen, wodurch die Sätze der Konzessionsgebühren für die einzelnen Schiffe belassen, den Unternehmungen selbst aber weitere Verpflichtungen hinsichtlich ihrer Leistungen für die Post auferlegt wurde.

Die erstgenannte Verordnung verwies diese Unternehmungen insbesondere auch auf „die Bundesgesetze über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehres“. Da aber solche Gesetze in der Schweiz damals noch nicht bestanden, faßte die fragliche Verordnung mehr die Zukunft ins Auge. Sie leitete jene Steigerung des staatlichen Einflusses, welche der Bundesrat damals bezüglich der Eisenbahnen bereits anstrebte, auch hinsichtlich der Dampfschiffahrt für den nächstfolgenden Zeitabschnitt derselben, und zwar erfolgreich in die Wege. —

Das Verhältnis der Nordostbahndampfschiffahrt zu den übrigen Dampfschiffahrtsanstalten während des Zeitabschnittes von 1863—1884 wird weiter unten Erörterung finden.

3. Die neugegründete Schweizerische Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen.[1])

Seit 1865.

Baden stellte noch im Laufe des gl. J. 1863, in welchem es seine Eisenbahnstrecke Schaffhausen-Konstanz zur Eröffnung brachte, seinen seitherigen Dampfschiffverkehr zwischen den beiden erwähnten Orten ein. Bayern und die Nordostbahn folgten mit dieser Einstellung zu Ende ebendieses J. 1863. Württemberg hatte von seiner früheren zeitweiligen Befahrung des Untersees und der Rheinstrecke bis Schaffhausen bereits vorher Abstand genommen.

Durch alles dieses ergaben sich für die Anwohner des Untersees und der genannten Rheinstrecke, insbesondere für jene am schweizerischen Südufer, rasch sehr fühlbare Mißstände. Denn die auf der nördlichen Seite des Wasserweges von Schaffhausen nach Konstanz befindliche Bahnstrecke biegt zwischen Schaffhausen und Radolfzell weit von diesem Wasserwege ab und konnte daher schon den nördlichen Uferorten keinen genügenden Ersatz für den Entgang der Dampfschiffahrt bieten, während sie für die südlichen Uferorte dieses Wasserweges überhaupt nicht in Betracht kam. Diese letzteren Uferorte erschienen tatsächlich jedes modernen Verkehrsmittels beraubt und wieder, wie vor Jahrzehnten, auf die Segelschiffahrt und die Landstraße angewiesen, ein Zustand, welchen dieselben sehr bald für unerträglich erklärten. Die Regierungen der Kantone Schaffhausen und Thurgau, die mißliche Lage der dortigen, ihnen zugehörigen Gegend anerkennend, traten mit der Nordostbahn-Gesellschaft in Verhandlungen über die fernere Befahrung der Untersees und Rheines durch die Nordostbahn und stellten für diesen Fall derselben entsprechende kantonale Subvention in Aussicht, allein die Verhandlungen blieben erfolglos.

Das gleiche ungünstige Ergebnis lieferten die Verhandlungen, welche eine zur Behebung des herrschenden Notstandes zu Anfang des J. 1864 zusammengetretene Vereinigung angesehener Männer aus den betreffenden schweizerischen Uferorten zuerst mit der Nordostbahn und danach mit der badischen Regierung wegen Wiederaufnahme des Dampfbootbetriebes auf dem Untersee und Rheine pflog. Bei dieser Sachlage betrat die genannte Vereinigung mutig den Weg der Selbsthilfe und bewirkte auf einer am 19. Mai 1864 nach Dießenhofen einberufenen Versammlung von Interessenten die Gründung eines neuen eigenen Schaffhausener Dampfbootunternehmens.

---

[1]) Vgl. S. IIc. No. 54 und 55.

Dieses neue Unternehmen erhielt den Namen „Schweizerische Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein" mit dem Sitze in Schaffhausen und wurde für dasselbe zunächst ein Gründungskapital von 226000 Frcs., eingeteilt in 452 Aktien zu je 500 Frcs., zur Anschaffung von vorerst zwei Dampfbooten festgesetzt.

Die Aufbringung dieses Kapitals sollte in der Hauptsache in den beiden an den Untersee und Rhein angrenzenden Kantonen Thurgau und Schaffhausen nach dem Verhältnisse der Angrenzung derart geschehen, daß auf den Kanton Thurgau zwei Dritteile, auf den Kanton Schaffhausen ein Drittel des Kapitals traf. Die Kantonsregierung von Thurgau selbst sollte 100, jene von Schaffhausen 50 Aktien beziehen, während der Bezug der übrigen Stücke den Gemeinden und Privaten der betreffenden Kantone zugedacht war.

Beide Kantonsregierungen stellten Bedingungen für ihre finanzielle Beteiligung. Einmal forderte jene von Schaffhausen die endliche Erhöhung der Brücke bei Dießenhofen zur Ermöglichung der Durchfahrt der Dampfboote bei jedem Wasserstande, wie diese Erhöhung durch den Vergleich der älteren Schaffhausener Gesellschaft mit der Gemeinde Dießenhofen vom 13. Juni 1855 vereinbart, bei der bald darauf erfolgten Auflösung genannter Gesellschaft aber nicht zur Ausführung gekommen war. Die neue Schaffhausener Gesellschaft betätigte diese Brückenerhöhung unter Mitverwendung des gemäß jener Vereinbarung vom J. 1855 bei der kantonalen Staatskasse in Schaffhausen noch hinterlegten und ihr zur Verfügung gestellten bezüglichen Geldbetrages[1]) und fand sich gegenüber der nicht unbeträchtlichen Ergänzung der Baukosten aus eigenen Mitteln mit dem „freudigen Gedanken ab, ein Unternehmen ausgeführt zu haben, um welches schon so lange Zeit erfolglos gekämpft werden mußte".

Sodann forderten die beiden genannten Kantonsregierungen als Vorbedingung ihrer Aktienbeteiligung die Anbringung entsprechender hölzerner Landungsbrücken für die Dampfboote an allen Stationen, welche noch keine solchen besaßen, zur Beseitigung der unbequemen und unter Umständen gefährlichen Nachenverbindung zwischen den Dampfbooten und diesen Stationen. Die neue Gesellschaft erfüllte auch diese Vorbedingung unter Heranziehung der betreffenden Ortsgemeinden zur Kostenmittragung, und zwar nicht ohne Kampf gegen die Widerspenstigkeit und Saumsal einzelner derselben.[2])

[1]) Vgl. S. 72 Anm. 1. Wer die Kosten des nun ebenfalls erfolgten Umbaues der Brücke bei Stein trug, ist aus den Quellen nicht zu entnehmen. Vermutlich trug dieselben der Kanton Schaffhausen.

[2]) Die größten Schwierigkeiten in dieser Hinsicht ergaben sich bei der Station Mannenbach am Untersee, da die dortige Gemeinde sich beharrlich weigerte, den

Gegenüber dieser Erfüllung der gestellten Vorbedingungen bezog die Kantonsregierung von Thurgau die auf sie treffenden 100 Aktien des Gründungskapitals der neuen Schaffhausener Gesellschaft, wogegen die Kantonsregierung von Schaffhausen den für sie bestimmten Bezug von 50 Aktien aus formellen Gründen ablehnte. Die Gesellschaft begab diese Aktien einstweilen anderweitig, stellte aber zugleich gegen die letztgenannte Kantonsregierung gerichtliche Klage auf Vollzug des zugesagt gewesenen Aktienbezuges.

Mittlerweile waren die beiden Erstlingsschiffe der Gesellschaft auf einer provisorischen Werfte in Stein durch die Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich fertiggestellt worden. Der Betrieb wurde mit dem Dampfboote „Arenaberg" allein am 13. April 1865 eröffnet, worauf am 15. Mai gl. J. auch das Boot „Rheinfall" seine regelmäßigen Fahrten begann. Beide Schiffe erhielten eine für den Dienst auf dem Untersee und Rheine besonders geeignete Bauart.

Der Betrieb, zu dessen Ausführung eine Verwaltung in Schaffhausen errichtet wurde, beschränkte sich zuerst auf die Strecke von da bis Konstanz. Radolfzell, welches ja Bahnverbindung mit Konstanz besaß, sowie einige andere der heutigen Stationsorte am badischen Ufer des Untersees waren jedoch nicht einbezogen. Später erfolgte auch die Einbeziehung von Radolfzell in den Dienst auf dem Untersee, sowie die zeitweise Ausdehnung des Betriebes auf den Obersee, indem die neue Schaffhausener Gesellschaft Schnellfahrten nach Romanshorn, Friedrichshafen und Bregenz ausführte. Seit dem J. 1871 verzichtete sie indessen auf die regelmäßige Befahrung des Obersees.[1])

Am 19. August 1867 stellte die Gesellschaft ihr drittes Dampfboot, die „Schweiz", in den Dienst. Dasselbe wurde von der Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur auf der Werfte der Nordostbahn in Romanshorn erbaut. Die Beschaffung erforderte die Ausgabe von 100 neuen Aktien zu je 500 Frcs. Hievon bezog die Kantonsregierung

---

vorhandenen Landungssteg so weit zu verlängern, daß die Dampfboote unter allen Umständen anlegen konnten, wonach daselbst noch vielfach die Verbindung zwischen den Dampfbooten und dem Lande durch Kähne vermittelt werden mußte. Dieses mißliche Verhältnis dauerte bis — 1901. Seitdem legen nach Verfügung des Schweizerischen Eisenbahndepartements die Dampfboote in Mannenbach überhaupt nur mehr dann an, wenn der Wasserstand ein unmittelbares Anlanden an dem Landungsstege gestattet

[1]) Die Gesellschaft besitzt die besondere Gepflogenheit, ihre jährlichen ordentlichen Generalversammlungen nicht am Gesellschaftssitze, sondern als Wanderversammlungen je an einem wechselnden Uferorte des Bodensees, wohin sich die Gesellschaftsmitglieder zu diesem Zwecke mittelst Sonderfahrten begeben, oder auch auf einer solchen Fahrt an Bord des Schiffes abzuhalten. Derartige Sonderfahrten erstrecken sich auch heute noch mitunter auf das Hauptbecken des Sees.

von Schaffhausen — zur Beendigung des in dieser Hinsicht gegen sie schwebenden gerichtlichen Anspruches der Gesellschaft — 50 Stücke, während die übrigen 50 Stücke an Private begeben wurden. Das Aktienkapital stieg also von 1868 ab auf 276000 Frcs.

Am 20. Dezember 1869 erlitt die Gesellschaft das ernste Mißgeschick, daß der „Rheinfall" infolge einer Kesselexplosion in der Nähe von Berlingen im Untersee sank, wobei 7 Personen ertranken. Das Schiff wurde wieder gehoben und nach entsprechender Wiederinstandsetzung am 15. Juni 1871 unter dem neuen Namen „Neptun" neu in den Dienst eingereiht.[1])

Inzwischen hatte die Gesellschaft den „Rheinfall" rasch durch ein neues Dampfschiff, „Hohenklingen", ersetzt. Dasselbe wurde durch die Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich auf der neuen gesellschaftlichen Werfte in Schaffhausen in sehr kurzer Zeit erstellt und am 25. Dezember 1870 in Verwendung genommen. Eine Erhöhung des Aktienkapitals aus Anlaß dieses Schiffsbaues fand nicht statt.

Das J. 1871 brachte insofern einen gewissen Wendepunkt in dem frischen Entwickelungsgange der neuen Schaffhausener Gesellschaft mit sich, als sie von da ab, wie bereits erwähnt, nicht nur ihren regelmäßigen Dienst auf dem Untersee und Rhein, als ihr eigentliches programmatisches Betriebsgebiet, beschränkte, sondern auch auf diesem Gebiete selbst mit vorher nicht bestandener Konkurrenz zu kämpfen hatte.

Im Sommer 1871 nahm nämlich Baden seine seit dem J. 1863 eingestellte Befahrung des Untersees wieder auf und entwickelte sich hiedurch dort von selbst ein Wettbewerb, welcher unter verschiedenen Phasen bis zum Herbste 1875 andauerte[2]), dann aber durch eine Übereinkunft beider Teile beseitigt wurde. Dieselbe gipfelte darin, daß

[1]) Die Schweizerische Mobiliar-Assekuranz-Gesellschaft in Bern, bei welcher die neue Schaffhausener Gesellschaft ihr Schiffsmaterial versichert hatte, bezahlte der letzteren anläßlich des Unterganges des „Rheinfall" eine Abfindungssumme von 78000 Frcs. und überließ derselben zugleich das gesunkene Schiff zu weiterer Verfügung. Herr Labhart-Gräflin, eidgenössischer Major in Steckborn, hob dasselbe gegen ein Honorar von 8000 Frcs., worauf die Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur das Schiff für 48000 Frcs. wieder in dienstfähigen Zustand stellte. Es war hienach die von der Schaffhausener Gesellschaft bezogene Entschädigungssumme nicht unwesentlich höher, als der von derselben für die Wiederinstandsetzung des Schiffes verausgabte Gesamtbetrag.

[2]) Eine dieser Phasen bestand in einer Vereinbarung Badens und der Schaffhausener Gesellschaft über vollständige Gleichstellung ihrer beiderseitigen Tarife. Es ist dabei zu erwähnen, daß die neue Schaffhausener Gesellschaft bei ihrem Zutritte zu den V. D. V. im J. 1868, wovon weiter unten näher gehandelt werden wird, sich ihren von dem allgemeinen Bodenseetarife abweichenden Sondertarif vorbehalten hatte. Indessen blieb diese Vereinbarung Badens und der Gesellschaft über Tarifgleichheit nicht lange in Kraft.

Baden von da ab die Befahrung des Untersees einstellte, die Schaffhausener Gesellschaft hingegen die regelmäßige Bedienung der badischen Uferorte desselben behufs deren besserer Verbindung mit dem schweizerischen Ufer gegen eine bestimmte Jahressubvention vonseiten Badens übernahm. Diese Subvention wurde zuerst auf 5600 M. D. R. W. bemessen, dann auf 7000 M. D. R. W. erhöht. Allein Baden trat bald von der Übereinkunft überhaupt zurück. Von da ab führte die Schaffhausener Gesellschaft an den badischen Ufern des Untersees nur noch eine wöchentlich einmalige Marktfahrt nach Radolfzell, und zwar auf eigene Rechnung aus, während Baden selbst nach wie vor sich der Befahrung des Untersees enthielt.

Viel ernsthafter aber als jene Konkurrenz, welche der Schaffhausener Gesellschaft durch die im J. 1871 erfolgte Wiederaufnahme der Fahrten der badischen Staatsdampfschiffahrt im Untersee erwachsen war, gestaltete sich für sie die bald darauf anhebende Konkurrenz der Schweizerischen Nationalbahn durch die Betriebseröffnung der hart am Ufer des Untersees und Rheines hinziehenden Strecke Konstanz-Etzwylen.

Noch während der Bauzeit derselben schritt die Gesellschaft in Voraussicht eines für sie durch den künftigen Betrieb dieser Strecke unvermeidlich entstehenden starken Geschäftsrückganges schon im J. 1872 zum Verkaufe ihres neuesten Dampfschiffes „Hohenklingen“ an Württemberg. Die Verkaufssumme betrug 56000 M. D. R. W. oder 70 000 Frcs., welche die Gesellschaft dazu verwendete, auf jede der von ihr ausgegebenen 552 Aktien zu je 500 Frcs. eine Rückzahlung von 100 Frcs. zu leisten, wodurch das gesamte Aktienkapital vom J. 1873 ab auf die Summe von 220 800 Frcs., also unter den ursprünglichen Gründungsbetrag, zurückging.

Als dann am 17. Juni 1875 der Betrieb der Eisenbahnstrecke Konstanz-Etzwylen tatsächlich eröffnet wurde und bald darauf die Benützung der Schiffe der Schaffhausener Gesellschaft „auf der linken Seite des Wasserweges Konstanz-Stein sich auf Null reduzierte“, glaubte letztere, ihr Unternehmen nicht länger aufrecht erhalten zu können, und bot dasselbe der Nationalbahn zum Kaufe an. Allein, da eine Preiseinigung nicht zu erzielen war, zerschlugen sich die Kaufsverhandlungen und die Schaffhausener Gesellschaft mußte die Konkurrenz der Nationalbahn ertragen, bis diese Bahn selbst dem Konkurse verfiel und ihr ganzes Netz im J. 1880 an die Nordostbahn überging. [1]) Die Schaff-

[1]) Zugleich mit der Strecke Konstanz-Etzwylen hatte die Nationalbahn am 17. Juli 1875 auch jene von Winterthur über Etzwylen nach Singen zum Anschlusse dortselbst an die Strecke Singen-Offenburg der Großh. Badischen Staatseisenbahnen eröffnet. Hiedurch wurde der Eisenbahnverkehr zwischen der Schweiz und Baden über die letztgenannte Strecke, welcher Verkehr sich seither teilweise via Schaff-

hausener Gesellschaft bemühte sich, mit letzterer verschiedene Vereinbarungen zu treffen, welche ihrem Unternehmen neben der nun einmal bestehenden und bleibenden Bahnstrecke tunlichst günstige Existenzbedingungen sicherten. [1])

Der Betrieb der Schaffhausener Gesellschaft selbst hatte unter vielfachen Mißhelligkeiten zu leiden. Die Strömung des Rheines verursachte bei der Durchfahrt der Dampfer unter den Brücken öfters Anstöße der Schiffe an die Brückenpfeiler mit Beschädigung der ersteren. Infolge außerordentlichen Hochwassers im Sommer 1877, welches die hölzernen Landungsstege an den Stationen wegriß und die Durchfahrt unter den Brücken unmöglich machte, mußte der Gesamtbetrieb auf die Dauer von 43 Tagen eingestellt werden. Mehrfach fror der Untersee für längere Zeit vollständig zu, so in den Wintern 1869/70 und 1870/71 für mehrere Wochen, dann 1878/79 für 73 und 1881/82 für 51 Tage. [2]) Den hierdurch verursachten niedrigen Wasserstand des Rheines benutzte die Gesellschaft im letzterwähnten Winter zu ergiebigen Ausbaggerungen des Flußbettes, wobei ein dort befindlicher betriebsgefährdender großer Findling mit Dynamit gesprengt wurde. —

Alle diese Verhältnisse mußten naturgemäß auf die finanziellen Ergebnisse der neuen Schaffhausener Gesellschaft, wie solche in Tabelle XI vorgetragen erscheinen, ungünstig einwirken und für einzelne Jahre sogar Fehlbeträge veranlassen. Auffallend wirkt in dieser Tabelle für den ersten Augenblick die Erscheinung, daß die Gesellschaft auch in manchen Jahren, in welchen die finanziellen Ergebnisse eine Dividendenzahlung ermöglicht hätten, von einer solchen dennoch absah. Die Erklärung hierfür liegt in dem Umstande, daß dieselbe die Betriebsüberschüsse ebendieser Jahre admassierte, um sodann „aus disponiblen Fonds“

---

hausen, teilweise via Konstanz-Radolfzell nach Singen bewegt hatte, abgekürzt. Da aber die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rheine an diesem Verkehre schon seither keinen Teil hatte, beeinflußte die Eröffnung der Strecke Winterthur-Etzwylen-Singen dieselbe nicht weiter. Die dabei erstellte Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Etzwylen bildete infolge ihrer beträchtlichen Höhe für die Dampfschiffahrt keinerlei Behinderung.

[1]) Diese Vereinbarungen bezogen sich zumeist auf die wechselweise Benützung der Billete für die Dampfschiffe der Schaffhausener Gesellschaft und die betreffende Eisenbahnstrecke der Nordostbahn. Ähnliche Abmachungen, wenngleich in beschränkterer Weise, hatte die Gesellschaft seit 1875 bereits mit der Nationalbahn getroffen.

[2]) Der Rhein selbst blieb meist für die Schiffahrt offen. In den Wintern 1869/70 und 1870/71 richtete die Gesellschaft im Anschlusse an den fortbestandenen Dampfbootbetrieb zwischen Schaffhausen und Stein einen regelmäßigen Botenfuhrwerksdienst zwischen Stein und Konstanz ein. Nach der im J. 1875 erfolgten Betriebseröffnung der Eisenbahnstrecke Konstanz-Etzwylen erschien dieses althergebrachte Auskunftsmittel nicht mehr notwendig.

Rückzahlungen auf das Aktienkapital eintreten zu lassen. Durch solche Rückzahlungen war dieses Kapital im J. 1884, mit welchem der vorwürfige Zeitabschnitt endet, von seinem Höchstbestande im J. 1868 zu 276000 Frcs. auf 165000 Frcs. heruntergegangen.

B. Die internationale staatliche Fürsorge für die Bodenseedampfschiffahrt.[1])

Kurz vor Beginn des Zeitabschnittes, am 11. März 1861, erfolgte der mehrerwähnte Zusammenstoß des Dampfers „Zürich“ der Nordostbahn mit dem bayerischen Dampfer „Ludwig“ (a) bei Altenrhein am schweizerischen Ufer, wobei letzterer sank und eine größere Anzahl Menschen ertrank — der schwerste Unfall, welcher die Bodenseedampfschiffahrt überhaupt vorher und nachher betroffen. Dieser Unfall bestärkte die Dampfschiffahrtsanstalten selbst, wie auch die Regierungen der Uferstaaten in der Anschauung, daß jene Sicherheitsvorschriften für die Schiffahrt auf dem Bodensee, welche die ersteren aus der als allgemein bindende Norm nicht zustande gekommenen „Bregenzer Schiffahrts- und Hafenordnung“ vom J. 1855, wie bemerkt, für sich im J. 1856 angenommen hatten, nicht ausreichten, um folgenschwere Katastrophen im Schiffahrtsbetriebe hintanzuhalten, und daß hienach weitere Fürsorge in dieser Hinsicht geboten erscheine.

Die erste Anregung zu erneutem Vorgehen in diesem Sinne gab in anerkennenswerter Weise die badische Regierung, deren Standpunkt auf der Konferenz der Regierungsvertreter zu Bregenz vom 1. bis 6. Oktober 1855 das Nichtzustandekommen eines Staatsvertrages zwischen den sämtlichen Uferstaaten über eine gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung bewirkt hatte. Dieselbe erklärte im J. 1863 der österreichischen Regierung, deren Vertreter auf vorgenannter Konferenz den Vorsitz geführt hatte, „daß sie, nach nunmehr vollzogener Verstaatlichung der badischen Bodenseedampfschiffahrt, zur Wiederaufnahme der Bregenzer Verhandlungen bereit sei“. Da sie hiebei indessen ihren Standpunkt vom J. 1855 in der Hauptsache aufrecht erhielt, nahmen die von der österreichischen Regierung alsbald betätigten Schritte hinsichtlich der erwähnten Wiederaufnahme von Verhandlungen nur einen zögernden Fortgang.

Inzwischen ereilte die Bodenseedampfschiffahrt eine neue schwere Katastrophe: am 12. Februar 1864 brachte derselbe Nordostbahndampfer „Zürich“, welcher am 11. März 1861 den bayerischen Dampfer „Ludwig“ (a) in den Grund gebohrt hatte, den weiteren bayerischen

[1]) Hinsichtlich dieses Abschnittes ist im allgemeinen dasselbe zu sagen, was zu dem Abschnitte mit der gleichen Überschrift auf S. 75 in der dortigen Anm. 2 bemerkt wurde.

Dampfer „Jura", das Ersatzschiff für den „Ludwig" (a), durch seinen Aufprall auf der Seestrecke Konstanz-Romanshorn ebenfalls zum Sinken, glücklicherweise nur mit Verlust eines Menschenlebens.

Diese neue Katastrophe bildete eine wiederholte ernste Mahnung zur erhöhten Fürsorge für die Sicherheit des Fahrdienstes auf dem Bodensee und schritten, da die einschlägigen Verhandlungen der Regierungen der Uferstaaten, wie dargelegt, eine rasche Erledigung dieser Angelegenheiten nicht erhoffen ließen, die „Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen" (V. D. V.)[1]), wie sich nunmehr die Gesamtheit der Dampfschiffahrtsanstalten nannte, zunächst zu weiterer Selbsthilfe. Bereits auf der Konferenz (V. D. V.-Kfz.)[2]) zu Zürich vom 18. Oktober 1864 teilten Württemberg und die Nordostbahn mit, daß sie sich über eine Präzisierung der Ausweichregeln der Dampfschiffe geeinigt hätten, und wurde unter gleichzeitigem Beitritte der übrigen Anstalten zu dieser Einigung ferner beschlossen: „es seien die Herren Verwalter beauftragt, sich über definitive Vorschläge, betreffend die Sicherheitsmaßregeln bei Kreuzungen, Nebelwetter u. s. w. zu verständigen und inzwischen die vereinbarten Abweichungen von der Bregenzer Schiffahrts- und Hafenordnung — unter Genehmigungsvorbehalt durch die Direktionen — zur Ausführung zu bringen".[3])

Eine am 28. und 29. Oktober 1864 zu Romanshorn stattgehabte Konferenz der Verwalter stellte die denselben aufgetragenen Vorschläge fest und wurden dieselben seitens der nächstfolgenden V. D. V.-Kfz. zu München vom 19. Mai 1865 „als endgültig angenommen". Zugleich wurde auf ebendieser Konferenz bestimmt, daß für den ab 1. k. M. beginnenden Sommerdienst von den Verwaltern festbestimmte Kursvorschriften aufzustellen und unter Anzeigeerstattung zum Vollzuge zu bringen seien.[4])

---

[1]) Vgl. über die Bezeichnung „Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen" (abgekürzt: V. D. V.) den nächstfolgenden Absch. C Abs. 1 litt. a.

[2]) Vgl. über die Abkürzung V. D. V.-Kfz. für Konferenz der „Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen" ebenda.

[3]) Wie weiter oben angeführt, nahmen im J. 1856 die Dampfschiffahrtsanstalten durch Vereinbarung die hauptsächlichsten Sicherheitsbestimmungen aus dem Entwurfe der als Staatsvertrag nicht zustande gekommenen sog. „Bregenzer Schiffahrts- und Hafenordnung" für den gegenseitigen Verkehr unter sich als maßgebend an. Wenn nun hier, sowie auf der weiteren V. D. V.-Kfz. zu München vom 19. Mai 1865 von „vereinbarten Abweichungen" von dieser „Bregenzer Schiffahrts- und Hafenordnung" die Rede war, so scheint hiermit jene — wohl etwas geänderte — Form gemeint zu sein, in welcher die Dampfschiffahrtsanstalten im J. 1856 die hauptsächlichsten Bestimmungen ebendieses Bregenzer Entwurfes unter sich angenommen hatten. Eine vollständige Klarstellung des Sachverhaltes vermag ich bei dem Fehlen von Protokollen über die Konferenzen der Dampfschiffahrtsanstalten vor 1862 nicht zu geben. Vgl. oben S. 80 f.

[4]) Die Aufstellung festbestimmter Kursvorschriften mit beigefügtem Verzeich-

Die erwähnten auf der B. D. B.-Kfz. zu München am 19. Mai 1865 endgültig angenommenen und sodann in Vollzug gesetzten Sicherheitsvorschriften enthielten auch Normen für das Verhalten der Segelschiffe gegenüber den Dampfschiffen und hatte hienach jede einzelne Dampfschiffahrtsverwaltung an die Regierung des betreffenden Uferstaates bereits vor der ebengenannten Münchener B. D. B.-Kfz. den Antrag gestellt, diese Sicherheitsvorschriften im Wege der öffentlichen Bekanntmachung je für sich als verbindlich für die gesamte Schiffahrt auf dem Bodensee zu erklären. Solche Bekanntmachungen erfolgten denn auch in Württemberg, Baden, der Schweiz und Österreich in verschiedenen Formen schon vor der B. D. B.-Kfz. zu München vom 19. Mai 1865[1]), wogegen die bayerische Regierung auch nach dieser Konferenz von einer diesbezüglichen Bekanntmachung bis zu jenem künftigen Zeitpunkte absehen zu sollen glaubte, an welchem die neuerdings wieder aufgenommenen Verhandlungen zwischen den Regierungen der sämtlichen Uferstaaten zum Abschlusse eines einschlägigen allgemeinen Staatsvertrages und hierauf einer gleichförmigen bezüglichen Anordnung würden geführt haben. Auch diese neuen Verhandlungen nahmen nur einen langsamen Fortgang und neigten erst dann einem ersichtlichen Erfolge zu, als die badische Regierung gegen Ende des J. 1865 ihren seitherigen Standpunkt in einer den Anschauungen der übrigen beteiligten Regierungen entgegenkommenden Weise modifiziert hatte. Endlich war es soweit, daß Österreich, um die Beibehaltung der von ihm früher betätigten „formalen Behandlung der Angelegenheit“ ersucht, auf den 15. September 1867 eine neue Konferenz von Vertretern der Regierungen sämtlicher Uferstaaten nach Bregenz zu dem

---

nisse der Kreuzungen und Begegnungen der Dampfschiffe erfolgte zuerst nur für die einzelnen Winterfahrplanperioden, weil in diesen der Fahrdienst bei der häufigen Unsichtigkeit des Wetters schwieriger ist, und wurde erst später auch jeweils für die einzelnen Sommerfahrplanperioden eingeführt. Die Einführung geschah von jeder einzelnen Verwaltung für ihren Dienstbereich gesondert. Die „alten Steuerleute“ fühlten sich durch die Neuerung festvorgeschriebener Kurse in ihrer angewöhnten Bewegungsfreiheit behindert und bezeichneten dieselben drastisch als „Unsinn“ (!). Ja, mehrere derselben verließen lieber den Dampfschiffahrtsdienst, bevor sie sich der verhaßten Neuerung anbequemten.

[1]) Württemberg schrieb die fraglichen Vorschriften am 18. April 1865 im dortigen Regierungsblatte aus und bezeichnete dieselben im Eingange der Ausschreibung als „in Einvernahme mit den Regierungen der anderen Uferstaaten für das Verhalten der Schiffe, einer Vereinbarung der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltungen entsprechend“, erlassen. Baden publizierte diese Vorschriften am 13. Februar 1865 im dortigen Zentralverordnungsblatte, die Regierung des Kantons Thurgau „für die thurgauischen Teile des Bodensees“ am 7. Januar 1865 in ihrem Amtsblatte; die Regierung des Kantons St. Gallen erklärte sich damit einverstanden. Die K. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg in Innsbruck gab kund, daß Überschreitungen dieser Vorschriften würden bestraft werden

Zwecke einberufen konnte, um „im Anschlusse an die im J. 1855 ebendaselbst stattgehabten Verhandlungen die Verhältnisse der Bodenseedampfschiffahrt in einer den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden Weise zu regeln".

Die Ausgleichung der seitherigen Ansprüche Badens erfolgte dabei in der Weise, daß Baden einerseits der von ihm bislang festgehaltenen Ausschließung aller nichtbadischen Dampfschiffe vom Ueberlinger See entsagte und anderseits sich vorbehielt, die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Untersee und der anschließenden Rheinstrecke bis Schaffhausen mit der Schweiz durch einen Spezialvertrag auf der gleichen Grundlage zu regeln, welche die neue Bregenzer Konferenz für die Schiffahrt auf dem Obersee und Ueberlinger See feststellen werde.

Diese Konferenz gelangte nach eingehenden Beratungen zu dem Schlußprotokoll vom 22. September 1867, in welchem die langersehnte „Internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee", d. i. den Obersee und Ueberlinger See, (J. S. H. O.) in Form eines ausdrücklichen Staatsvertrages zwischen den sämtlichen fünf Uferstaaten festgelegt wurde. Dieser Staatsvertrag enthielt staatsrechtliche, kommerzielle und schiffahrtspolizeiliche Bestimmungen, welche letztere — hauptsächlich im Art. 16 enthalten — hier in erster Linie in Betracht kommen.

Ein analoger Staatsvertrag zwischen Baden und der Schweiz bezüglich des Schiffahrtsverkehres auf dem Untersee und dem Rheine von Konstanz bis Schaffhausen wurde sodann am 28. September 1867 geschlossen.

Die Ratifikationen hinsichtlich des Staatsvertrages vom 22. September 1867, der J. S. H. O., wurden am 3. Februar 1868 in Wien ausgewechselt; am 1. März 1868 traten beide Staatsverträge gleichmäßig in Kraft und blieben in solcher für die ganze übrige Dauer des Zeitabschnittes von 1863 –1884 und noch darüber hinaus.

Ihre schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen bildeten für diese ganze Zeit die unverrückbare Grundlage der Sicherheitsvorschriften für den Schiffahrtsbetrieb auf dem Bodensee überhaupt.

C. Das Zusammenwirken der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich.

1. Die „Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen", als freie Vereinigung.[1])

a) Der Charakter der Vereinigung.

Die einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten besaßen zu Beginn des hier zu behandelnden Zeitabschnittes bereits eine Anzahl von näheren Berührungspunkten. Einmal beruhten alle vier damals bestandenen Anstalten auf gleicher organisatorischer Grundlage. Sie stellten sämtlich Zugehörungen von größeren Eisenbahnnetzen dar, welche letztere selbst wieder verschiedene Verkehrsbeziehungen unter sich unterhielten, so daß schon in dieser Richtung ein gewisses Annäherungsverhältnis bestand. Dabei fiel immerhin noch der besondere Umstand ins Gewicht, daß drei von den vier vorhandenen Dampfschiffahrtsanstalten Zugehörungen von süddeutschen benachbarten Staatseisenbahnen waren. Die sämtlichen auf gleicher organisatorischer Grundlage beruhenden Dampfschiffahrtsanstalten besaßen ferner hinsichtlich der beiden für den Dampfschiffahrtsbetrieb in Betracht kommenden Hauptdienstzweige, den nautischen Dienst und den kommerziellen Dienst, die gleichen Einrichtungen und Bestimmungen, nämlich für den nautischen Dienst den aus dem Jahre 1847 überkommenen gemeinsamen Fahrplan und die im Jahre 1856 angenommenen gleichen Sicherheitsvorschriften; für den kommerziellen Dienst die gemeinschaftliche Transportordnung vom 1. Januar 1863 mit den dazu gehörigen Tarifen.

Diese Sachlage förderte trotz der Fortdauer des geschäftlichen Wettbewerbes der einzelnen Anstalten untereinander deren Zusammenwirken in gemeinschaftlichen Angelegenheiten, und zwar überwiegend auf dem längst eingebürgerten Konferenzwege, in der Weise, daß sie um die Zeit des Beginnes des in Rede stehenden Zeitabschnittes anfingen, sich den Namen „Vereinigte Dampfschiffahrtsanstalten" und ihren Konferenzen die Bezeichnung von solchen dieser Vereinigung beizulegen.[2]) Später wurde abwechselnd ebendieser Name oder jener **„Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen"** angewendet, bis endlich seit dem Jahre 1879 der letztere ausschließlich im Gebrauche blieb. Ich werde der Einheitlichkeit wegen diesen letzteren Namen unter der Abkürzung V. D. V. für die Vereinigung und V. D. V.-Kfzn. für deren Konferenzen für den ganzen Zeitabschnitt gleichmäßig gebrauchen.

---

[1]) Vgl. S. Ue. No. 47, 55, 56 und 64.

[2]) Genau vermochte ich den Zeitpunkt des ersten Aufkommens der fraglichen neuen Benennung aus dem mir zur Verfügung gestandenen Material nicht festzustellen.

Indessen sahen die vereinigten Anstalten, beziehungsweise Verwaltungen, davon ab, für ihre Vereinigung ein förmliches, die Rechte und Pflichten der einzelnen Mitglieder festsetzendes Statut aufzustellen. Demnach handelte es sich zunächst nur um eine zwanglose, freie Vereinigung, auf welche der Begriff „Verband", der ein festes Verbandsstatut voraussetzt, strenge genommen nicht angewendet werden konnte. Gleichwohl bezeichneten sich die V. D. V. bereits damals mehrfach selbst als „Verband", so insbesondere bei der Aufnahme der im Jahre 1865 gegründeten „Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein", der einzigen während des Zeitabschnittes neu entstandenen Dampfschiffahrtsanstalt. [1])

Zum erstenmal erschien eine Vertretung derselben auf ergangene Einladung hin auf der V. D. V.-Kfz. zu Stuttgart vom 9. Mai 1866; auf der weiteren V. D. V.-Kfz. zu Zürich vom 3. Oktober 1868 erfolgte sodann — nach endgültiger Vereinigung mehrerer zwischen der badischen Staatsdampfschiffahrt und der neuen Schaffhausener Gesellschaft bestandener Differenzen — die förmliche Aufnahme der letzteren in den „Verband". Von nun an umfaßten die V. D. V. während des ganzen weiteren Verlaufes des Zeitabschnittes die sämtlichen vorhandenen Dampfschiffahrtsanstalten.

Das Zusammenwirken derselben in den gemeinsamen Angelegenheiten äußerte sich teils in gegenseitigem Schriftenwechsel, welcher sich zeitweise sehr lebhaft gestaltete, teils — und zwar größerenteils — auf den V. D. V.-Kfzn., welche sich in ordentliche und außerordentliche unterschieden.

Die ordentlichen Konferenzen wurden für die Regel zweimal im Jahre abgehalten und waren zur Feststellung der gemeinsamen semestralen Fahrpläne und der Beratung „anderer gemeinschaftlicher Angelegenheiten", die nicht auf die außerordentlichen Konferenzen verwiesen wurden, bestimmt. Die Leitung der ordentlichen Konferenzen, womit auch die Besorgung der Einladung zu denselben verbunden war, wechselte von einer zur anderen Konferenz nach einer feststehenden Reihenfolge zwischen den einzelnen beteiligten Dampfschiffahrtsverwaltungen. Die ständigen Teilnehmer dieser ordentlichen Konferenzen waren die gleichen, wie jene an den Konferenzen in dem unmittelbar vorausgegangenen Zeitabschnitte, sowie vom Jahre 1868 ab die Vertreter der neuen Schaffhausener Dampfboot-Gesellschaft. Ferner beteiligte sich ein Vertreter der K. k. priv. Vorarlberger Bahn von ihrer Betriebseröffnung im Jahre 1872 bis zu ihrer im Jahre 1882 im Wege der

---

[1]) Abgesehen von der Nebenerscheinung des Helfenberger'schen privaten Dampfbootbetriebes 1864—1868. (Vgl. Teil II Kap. V.)

Sequestration erfolgten Unterstellung unter die K. k. Österreichischen Staatsbahnen, worauf sodann vom Jahre 1883 ab bis zum Ende des vorwürfigen Zeitabschnittes für dieselbe ein Abgeordneter der letzteren auftrat. Außerdem erschienen auf einzelnen Konferenzen noch anderweitige Vertreter, deren Anwesenheit sich lediglich auf einen oder zwei Fälle beschränkte und in späteren Fällen nicht wiederholte.[1])

Für die V. D. V.-Kfz. zu Zürich vom 29. September 1873 wurde zum erstenmal mit der Einladung an die beteiligten Dampfschiffahrtsanstalten eine besondere Tagesordnung mit Aufzählung der neben dem Fahrplane zu verhandelnden Gegenstände ausgegeben und wurde diese vorteilhafte Neuerung für die Folge durchgängig beibehalten.

Die außerordentlichen Konferenzen galten der Regelung besonders wichtiger Gegenstände, welche eine sorgfältige Vorinstruktion und längere Beratung erheischten, und wurde die Einladung zu denselben, sowie deren Leitung zumeist jener Verwaltung anheimgestellt, die mit der betreffenden Vorinstruktion befaßt gewesen war. Es wird auf dieselben, soweit erforderlich, weiter unten im einzelnen zurückgekommen werden.

Die Beschlüsse auf den V. D. V.-Kfzn. hatten, da ein bezügliches Verbandsstatut nicht vorlag, für die einzelnen Verwaltungen anfangs keine verbindliche Wirkung, doch ergab sich letztere bald als Gewohnheitsrecht von selbst. Immerhin hielt man es für notwendig, hinsichtlich einzelner besonders wichtiger Beschlüsse den allgemein verpflichtenden Charakter derselben ausdrücklich festzustellen.

Nach den vorliegenden bezüglichen Protokollen fanden während des hier zu besprechenden mit der Verstaatlichung der badischen Dampf-

---

[1]) Zu den regelmäßigen Besuchern der V. D. V.-Kfzn. zählte auch die Vertretung der Eidgenössischen Postverwaltung. Dieselbe war zuerst sehr stark, mitunter durch fünf Beamte, darunter mehrere Kreispostdirektoren, repräsentiert. Später beschränkte sich die Vertretung derselben meist auf einen Beamten des Eidgenössischen Postdepartements.

Als zeitweilige außerordentliche Vertreter sind anzuführen: ein Mitglied der Regierung des Kantons St. Gallen für einen Fall, in welchem es sich um das kantonale Lagerhaus am Hafen in Rorschach handelte, ein Vertreter des seinerzeitigen Eidgenössischen Eisenbahn- und Handels-Departements, Vertreter der bayerischen, württembergischen und (damals noch selbständigen) badischen Postverwaltung. Was die Schweizerische Nationalbahn betraf, die in den Jahren 1875—1880 zu den nichtschiffahrttreibenden Uferbahnen des Bodensees gehörte, so wurde dieselbe gleich den anderen derartigen Bahnen von Anfang an zu den V.D.V.-Kfzn. eingeladen. Nachdem dieselbe indessen nur einmal — im Jahre 1876 — einen Vertreter sendete, unterblieben vom Jahre 1878 ab weitere Einladungen an sie. Auch die Firma Gebr. Helfenberger & Cie. in Rorschach, welche von 1864—1868 ein privates Dampfbootunternehmen betrieb, erhielt mehrfache Einladungen zu den V.D.V.-Kfzn., welche aber bei deren Nichtbefolgung später unterblieben. (Vgl. Teil II Kap. V.)

schiffahrt im Jahre 1863 begonnenen und mit der Neueinführung der österreichischen Staatsdampfschiffahrt im Jahre 1884 beendeten Zeitabschnittes im ganzen 48 V. D. V.-Kfzn. statt, wovon 5 als außerordentliche bezeichnet wurden.

Das Zusammenwirken der V. D. V., welches sich auf dem Korrespondenz- und insbesondere auf dem Konferenzwege entwickelte und fortbildete, erstreckte sich, wie oben angegeben, auf die beiden Hauptzweige des Dampfschiffahrtsdienstes, den nautischen und den kommerziellen.

b) Der nautische Dienst.

Die Grundlage desselben bildete nach wie vor der gemeinsame Fahrplan. Dabei gestalteten sich die Verhältnisse allmählich derart, daß bei der Erstellung dieses Fahrplanes genau zwischen den drei großen Seeteilen: Obersee, Ueberlinger See und Untersee mit der anstoßenden Rheinstrecke bis Schaffhausen unterschieden werden mußte.

Der Obersee wurde, nachdem die jüngere Schaffhausener Gesellschaft seit dem Jahre 1871 ihre früher dorthin erstreckten Fahrten eingestellt hatte, nur mehr von Württemberg, Bayern, Baden und der Nordostbahn, der Untersee mit der Rheinstrecke bis Schaffhausen, seitdem Baden von der Mitbefahrung vom Jahre 1875 ab endgültig Abstand genommen hatte, lediglich von der jüngeren Schaffhausener Gesellschaft befahren.

Was den Ueberlinger See anlangt, so waren, wie mehrfach bemerkt, von der Konfliktszeit her seit dem Jahre 1843 alle nichtbadischen Dampfschiffe von diesem Seeteile ausgeschlossen und hatte Baden erst bei dem Zustandekommen der I. S. H. O. vom 22. September 1867 diesem Ausschlusse entsagt. Als nun die I. S. H. O. am 1. März 1868 in Kraft getreten war, lud Baden bereits auf der V. D. V.-Kfz. zu Stuttgart vom 6. Mai 1868 die übrigen den Obersee befahrenden Verwaltungen ein, sich künftig an dem täglichen fahrplanmäßigen Dienste auf dem Ueberlinger See mitzubeteiligen. Bayern verzichtete wegen Mangels verfügbarer Schiffe im vorhinein darauf, Württemberg entsprach der Einladung zwar schon für den Sommer 1868, trat dann aber ebenmäßig mit Rücksicht auf seinen Schiffsbestand von der Mitbedienung des Ueberlinger Sees wieder zurück. Die Nordostbahn richtete auf den Wunsch schweizerischer Getreidehändler gleichfalls schon im Sommer 1868 für jeden Mittwoch — dem Tage des Getreidemarktes in Ueberlingen — eine Fahrt zwischen Romanshorn und Ueberlingen ein, vermochte aber den wiederholten Einladungen Badens zur Vermehrung ihrer Fahrten nach Ueberlingen ebenfalls im Hinblicke auf ihren hiefür unzureichenden Schiffspark nicht stattzugeben. Die wöchentlich einmaligen Marktfahrten der Nordostbahn nach Ueber-

lingen fanden noch im Jahre 1875 statt, gingen dann aber bald für immer ein. Die jüngere Schaffhausener Gesellschaft hatte den Ueberlinger See nie in ihren Geschäftskreis gezogen. So wurde seit dem Jahre 1876 der Ueberlinger See von nichtbadischen Dampfschiffen im regelmäßigen Dienste überhaupt nicht mehr, sonst nur bei außerordentlichen Gelegenheiten, wie Lustfahrten, Festen usw., befahren und der regelmäßige Dienst auf demselben durch Baden allein besorgt.

Dieser Zustand dauert bis auf den heutigen Tag fort und entspricht tatsächlich den gegebenen Verhältnissen. Denn, wenn der Ueberlinger See auch einen Bestandteil des internationalen Hauptbeckens des Bodensees bildet, so erstreckt sich der internationale Verkehr dieses Beckens in neuerer Zeit doch nicht mehr auf jenen Seeteil, wie in der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt, in welcher Ludwigshafen mit seinem damaligen regen Speditionshandel einen Hauptanziehungspunkt für diese Dampfschiffahrt bot. Dieser Handel ist nun vollständig verschwunden und es erscheint der Dampfschiffverkehr auf dem Ueberlinger See, dieser großen lediglich von badischen Landesteilen umgrenzten Ausbuchtung des Hauptbeckens, nur mehr als ein Lokalverkehr der dortigen Uferorte unter sich, sowie mit Konstanz und Meersburg, welcher letztere Ort die Grenzscheide zwischen dem Obersee und Ueberlinger See bildet. Es liegt in der Natur der Sache, daß dieser rein badische Lokalverkehr auch ausschließlich von Baden bedient werde.

Die nach vorstehendem seit dem Jahre 1876 eingetretene vollständig verschiedenartige Befahrung der drei Einzelbecken des Sees führte von selbst zu einer verschiedenartigen Übung bei Erstellung der auf dieselben bezüglichen Teile des Gesamtfahrplanes. Der auf den Obersee bezügliche Teil des letzteren wurde von den einschlägigen vier Verwaltungen nach entsprechender Vorbereitung seitens der Inspektorenkonferenzen auf den V. D. V.-Kfzn. gemeinsam festgesetzt, die beiden anderen Teile wurden von der betreffenden einzelnen Verwaltung für sich erstellt und auf ebendiesen Konferenzen nur bekannt gegeben. Auf den von den V. D. V. veröffentlichten Fahrplänen erschienen die drei Teile derselben einheitlich zusammengefaßt.

Bei der Erstellung des auf den Obersee bezüglichen Teiles des Fahrplanes spielten in dem Zeitabschnitte von 1863—1884 einige neue Gesichtspunkte herein, denen Rücksicht getragen werden mußte, nämlich die Einschaltung des Trajektdienstes seit dem J. 1869 und die Verteilung der Fahrtleistungen nach den Bestimmungen der seit dem J. 1877 entstandenen „Deutschen Bodenseegemeinschaft“, über welche beide Punkte weiter unten eingehender gehandelt werden wird.

Der Termin für den Beginn der einzelnen Semestral fahrordnungen wechselte während des Zeitabschnittes mehrfach. Der

Sommerfahrplan begann zeitweise am 15. Mai, dann wieder am 1. Juni, der Winterfahrplan zeitweise am 15. Oktober, dann wieder am 1. November. Öfters fiel der Fahrplanwechsel der Dampfschiffe mit jenem der am See endenden Eisenbahnen nicht zusammen, was naturgemäß störend wirken mußte. Ferner machte sich im Bodenseeverkehre die Verschiedenheit in der Zeitrechnung der einzelnen Uferstaaten sehr unangenehm fühlbar. Auf der V. D. V.-Kfz. zu Freiburg i. B. vom 29. September 1879 wurden zum erstenmal festbestimmte Wartezeiten von 15 Minuten für den Verkehr der Dampfschiffe unter sich und mit den anschließenden Eisenbahnen eingeführt und blieb diese vorteilhafte Einrichtung fortab bestehen.

Schon vorher war auf der V. D. V.-Kfz. zu Luzern vom 11. September 1877 die ebenfalls als bleibende vorteilhafte Einrichtung erscheinende Erstellung von graphischen Fahrplänen zum Handgebrauche für das Dienstpersonal beschlossen worden.

Außerdem erfolgten noch verschiedene weitere, auf die Genauigkeit der Durchführung des Fahrplanes abzielende neue gemeinsame Anordnungen, so insbesondere hinsichtlich der gegenseitigen Mitteilung des Ausfalles von regelmäßigen Kursfahrten, sowie der Einlegung von Sonderfahrten, dann hinsichtlich der hiebei sich ergebenden Benützung der am See hinlaufenden Telegraphenlinie und der beiden Bodenseekabel seitens der einzelnen Dampfschiffahrtsinspektionen,[1]) ferner bezüglich der Beseitigung störender Mißstände in einzelnen Häfen usw.

Die erste Vorbedingung für die zweckentsprechende Durchführung eines jeden Fahrplanes ist die **Fahrsicherheit.** Darum ließen sich die V. D. V. die Erhaltung und Erhöhung derselben fortgesetzt angelegen sein. Was sie in dieser Richtung in den J. 1864—1865, also vor dem Zustandekommen der I. S. H. O., betätigten, ist in dem unmittelbar vorausgehenden Abschnitte bereits erörtert. Nach dem am 1. März 1868 erfolgten Inkrafttreten der I. S. H. O., deren einschlägige Bestimmungen von da ab die unverrückbare Grundlage des Fahrdienstes auf dem Bodensee bildeten, bemühten sich die V. D. V., diese Bestimmungen nach ihren fortschreitenden Erfahrungen durch detaillierte Vollzugsvorschriften betriebstechnisch zu ergänzen und auszugestalten. Fast jede einzelne V. D. V.-Kfz. befaßte sich von nun an mit diesem Gegenstande und galten die hier beschlossenen Vollzugsvorschriften vorwiegend der Vervollkommnung der Sicherheits- und Notsignale, dem Verfahren bei Schiffskreuzungen, sowie dem Rettungswesen bei allenfalls eintretenden Schiffsunfällen.[2])

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 69.

[2]) Eine Hauptsorge der V. D. V.-Kfzn. galt insbesondere der Beseitigung des von der Firma Gebr. Helfenberger & Cie. in Rorschach in den J. 1864—1868

Die hauptsächlichsten Beschlüsse hinsichtlich der Sicherheitsvorschriften wurden auf den V. D. V.-Kfzn. zu Freiburg i. B. vom 27. September 1879 und Lausanne vom 1. Mai 1880 gefaßt. Eine Inspektoren-konferenz, abgehalten zu Rorschach am 9. Januar 1882, unterzog sich der Aufgabe, die seitherigen bezüglichen Einzelbeschlüsse der V. D. V.-Kfzn. auftragsgemäß in eine endgültige einheitliche Diensteinstruktion für das gesamte Personal aller Verwaltungen zusammenzufassen. Der desfallsige Entwurf war sehr knapp bemessen. Baden stellte deshalb einen Gegenentwurf auf. Nachdem sich aber die einzelnen Verwaltungen über die Annahme des einen oder des anderen Entwurfes nicht zu einigen vermochten, kam die V. D. V.-Kfz. zu Sigmaringen vom 7. Mai 1883 zu dem Beschlusse, daß von Erstellung einer bezüglichen einheitlichen Diensteinstruktion überhaupt abzusehen und vielmehr jeder einzelnen Verwaltung anheimzugeben sei, für ihren Dienstbereich eigene „Sicherheitsvorschriften", selbstredend unter Zugrundlage der früheren, für alle Verwaltungen bindenden einschlägigen Konferenzbeschlüsse aufzustellen.

Aus dem angeführten erhellt, wie sehr sich die V. D. V. während des hier fraglichen Zeitabschnittes die Ausgestaltung des nautischen Dienstes und insbesondere die Erhöhung der Sicherheit desselben angelegen sein ließen.[1])

betriebenen, von den V. D. V. mit Recht als sicherheitsgefährdend erachteten, privaten Dampfbootunternehmens. (Vgl. Teil II Kap. V.)

[1]) Trotz aller umfassender Fürsorge der V. D. V. für die Fahrsicherheit drohte im Dezember 1870 ein weiterer Zusammenstoß des Dampfers „Zürich" der Nordostbahn (vgl. S. 96 und die dortige Anm. 2.) mit dem bayerischen Dampfer „Stadt Lindau" vor dem Hafen von Lindau. Es herrschte damals dichter Nebel auf dem See. Die drohende Katastrophe wurde noch rechtzeitig abgewendet. Die eingeleitete strafrechtliche Untersuchung verlief auch in diesem Falle resultatlos.

Hier ist auch kurz jener hauptsächlichsten Störungen zu gedenken, welche während des Laufes des vorwürfigen Zeitabschnittes sich bei Durchführung des Fahrdienstes durch Naturereignisse ergaben. In den Monaten November und Dezember 1873 gingen zahlreiche und heftige Stürme über den See, bei denen verschiedene Schiffsunfälle unterliefen. So verlor die „Stadt Lindau" am 23. November 1873 durch den Wogenanprall 7 Schaufeln ihrer Räder und geriet der „Kaiser Wilhelm" (I.) am 25. gl. M. auf eine Untiefe, von welcher er erst am folgenden Tage abkommen konnte. Ein weiteres badisches Dampfschiff vermochte sich, nachdem es etwa um die gleiche Zeit am schweizerischen Ufer aufgefahren war, wieder loszumachen und mit defekter Maschine nach Romanshorn zu retten. Auch württembergische Dampfer und solche der Nordostbahn erlitten Havarien. Sodann herrschte im Winter 1879/80 auch auf dem Hauptbecken eine starke und langandauernde „Seegefröre", welche die Schiffahrt anfangs beschränkte und später zeitweise überhaupt unmöglich machte. Die Störung trat schon im Dezember 1879 ein und wurde erst zu Anfang März 1880 völlig behoben. (Vgl. S. Ue. No. 1 Heft XI 1880.)

c) Der kommerzielle Dienst.

Seine Grundlage bildete zu Anfang des Zeitabschnittes die „Gemeinschaftliche Transport-Ordnung“ vom 1. Januar 1863 mit den dazu gehörigen Tarifen.

Den hiebei für den Güterverkehr bestimmten Frachtsätzen lag kein eigentliches Tarifsystem zu Grunde; sie waren nicht gerechnet, sondern vielmehr auf praktischem Wege unter Berücksichtigung der bestehenden Konkurrenzverhältnisse „gegriffen“. Dieselben stellten sich nur als Maximalsätze dar, über welche keine Verwaltung hinausgehen sollte, während man ein Heruntergehen unter sie bei ihrer sehr geringen Höhe von Anfang an für ausgeschlossen gehalten hatte. Ein solches Heruntergehen kam in der Tat dennoch vor und führte zu unliebem Wettbewerbe zwischen einzelnen Verwaltungen.[1])

Die im Jahre 1865 in Tätigkeit getretene neue Schaffhausener Gesellschaft hatte bei ihrer Aufnahme unter die V. D. V. im Jahre 1868 zwar sich zur Annahme der bestehenden gemeinschaftlichen Transportordnung bereit erklären müssen, indessen wurde derselben unter entsprechenden Vorbehalten wegen der Konkurrenz mit Baden ihre eigene Tarifbildung zugestanden.

Die gemeinschaftliche Transportordnung für die Bodenseedampfschiffahrt vom 1. Januar 1863 wurde in Wechselwirkung mit der um die gleiche Zeit herum erfolgten Neugestaltung der Eisenbahnbetriebsreglements ersetzt durch das „Gemeinschaftliche Betriebsreglement der Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee und Rhein usw.“ vom 1. Juli 1875.

Fast gleichzeitig hiermit, am 1. Juni 1875, trat ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren in Kraft. Derselbe war auf den außerordentlichen V. D. V.-Kfzn. zu Karlsruhe vom 23. Februar und zu Bern vom 27. April 1875 vereinbart worden und enthielt mit Rücksicht auf die gesteigerten Betriebskosten eine nicht unbedeutende Erhöhung der seitherigen Fahrpreise.

Auch ein gemeinschaftlicher neuer Gütertarif wurde auf den genannten beiden V. D. V.-Kfzn. beraten, kam aber nicht zustande. Der bezügliche Tarif beruhte auf dem Kilometertarifsystem. Nachdem dieser Entwurf keine allgemeine Annahme gefunden hatte, führte Baden, gestützt auf die besondere Stellung, welche es auf dem Ueberlinger See

---

[1]) So wurde in einem Jahresberichte einer der deutschen staatlichen Dampfschiffahrtsverwaltungen für das Jahr 1873 in bewegten Worten geklagt über die damalige „enggedrängte, mit allen Mitteln arbeitende Konkurrenz und die dabei unterlaufende gegenseitige Unterbietung fast bis zur Taxfreiheit“.

fortgesetzt einnahm, einen neuen, auf den Grundsätzen dieses Entwurfes aufgebauten Gütertarif für den Verkehr der Stationen dieses Seeteiles unter sich und mit Konstanz — und zwar ebenfalls mit Wirkung vom 1. Juni 1875 — selbständig ein. Indessen enthielt dieser neue badische Gütertarif auch Frachtsätze für den Verkehr zwischen dem Ueberlinger See und dem Obersee, auf welchem seitens der übrigen Verwaltungen an dem seitherigen Gütertarif festgehalten wurde, wonach es daselbst an einer Einheit im Gütertarifwesen fehlte.

Um eine solche wieder herzustellen, griff Württemberg die Reform des gesamten Gütertarifs neuerdings auf und wurde auf der außerordentlichen V. D. V.-Kfz. zu Stuttgart vom 1. Februar 1878 tatsächlich eine Einigung über die Grundsätze einer solchen Reform erzielt. Nach denselben wurde für den ganzen Obersee auf Vorschlag Württembergs der Zonentarif angenommen, für den Ueberlinger See das von Baden bereits eingeführte Kilometertarifsystem belassen und für den Verkehr zwischen Obersee und Ueberlinger See der Zusammenstoß der beiderseitigen Frachtsätze bis und ab Konstanz in Aussicht genommen.

Der nach diesen Gesichtspunkten bearbeitete neue Gütertarif für den Obersee und Ueberlinger See trat am 1. September 1878 in Kraft. Seine Sätze enthielten im ganzen eine mäßige Erhöhung gegenüber jenen des Gütertarifs vom Jahre 1863. Das System des neuen Gütertarifs vom Jahre 1878 liegt auch den folgenden Umgestaltungen dieses Tarifs bis auf die unmittelbare Gegenwart zu Grunde. Im Wege einer solchen Umgestaltung wurde der Gütertarif vom 1. September 1878 zunächst durch den „Tarif für den Transport von Gütern usw.“ vom 1. November 1883 ersetzt. Die wesentlichste Neuerung des letzteren bestand darin, daß die Trajekttarife, welche seit dem im Jahre 1869 erfolgten Beginne des Trajektdienstes auf dem Bodensee nach und nach entstanden waren, hier zusammenfassende Mitaufnahme fanden.

Der vorstehende kurze Überblick des Zusammenwirkens der V. D. V. während des Zeitabschnittes von 1863—1884 läßt erkennen, wie trotz des zeitweisen Auftauchens von Interessengegensätzen zwischen einzelnen Verwaltungen dieses Zusammenwirken sich stets intensiver ausbildete und für die fortschreitende ersprießliche Ausgestaltung des Bodenseeverkehres überhaupt von wesentlichem Einflusse war.

---

2. Die „Deutsche Bodenseegemeinschaft". [1])
Seit 1877.

Aus der Zeit, in welcher die drei alten deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften allein bestanden, hatte sich bei der Bodenseedampfschiffahrt die Gepflogenheit fortgeerbt, daß bei Feststellung der gemeinsamen Fahrpläne jede einzelne Verwaltung bestrebt war, ihrem Haupthafen die möglichst vorteilhaften Fahrten zu sichern und die weniger einträgliche Bedienung der Nebenstationen, auch jener des eigenen Verwaltungsbereiches, soviel wie möglich, anderen Verwaltungen anheimzustellen. [2]) Daher kam es, daß mit der Zeit die Nebenstationen, die sich allmählich vermehrten und, wenigstens teilweise, an Verkehrsbedeutung zunahmen, immer lebhafter auf die bessere Berücksichtigung ihrer Verkehrsbedürfnisse, insbesondere bezüglich der Personenbeförderung, hindrängten.

Die ganze Sachlage führte endlich dazu, daß die drei deutschen Verwaltungen, um deren Nebenstationen am Obersee es sich hauptsächlich handelte, unter sich ins Benehmen traten, um den unverkennbar bestehenden Übelständen gemeinschaftlich abzuhelfen. Als geeignetste Form hiefür wurde nach dem schriftlichen Vorschlage Badens vom 15. April 1876 die Einführung eines gemeinschaftlichen Dienstes für die Personenbeförderung zwischen den sämtlichen deutschen Stationen des Obersees — mit Einschluß von Bregenz — erachtet. Der Ueberlinger See kam mit Rücksicht darauf, daß derselbe schon damals wieder ausschließlich von Baden befahren wurde, hiebei nicht in Betracht, der Untersee mit der anschließenden Rheinstrecke bis Schaffhausen im Hinblicke auf die dortigen besonderen Verhältnisse ebensowenig.

Der genannte Vorschlag Badens wurde auf der V. D. V.-Kfz. zu Zürich vom 20. Juni 1876 detailliert vorgelegt, sodann auf der außerordentlichen Konferenz zu Stuttgart vom 20. Februar 1877 beraten und angenommen. Auf der weiteren V. D. V.-Kfz. zu Freiburg vom 18. April 1877 erfolgte schließlich seitens der drei deutschen an die zwei schweizerischen Verwaltungen die Verständigung, daß die bezügliche Vereinbarung abgeschlossen sei und am 15. Mai 1877, mit Beginn des Sommerfahrplanes gleichen Jahres, zunächst auf die Dauer eines Jahres in Kraft treten werde. Zugleich wurde den beiden schweizerischen Verwaltungen die Übermittlung der Protokolle der von den drei deutschen Verwaltungen künftig über die Angelegenheiten ihrer neuen Vereinbarung abzuhaltenden besonderen Konferenzen zugesagt.

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 56, 62 und Nr. 64 S. 85 f.

[2]) Der auf S. 118 Anm. 1 bereits angeführte Jahresbericht für 1873 spinnt in dieser Hinsicht seine Klage weiter, wie folgt: „Jede Verwaltung betrachtet ihren Eigenhafen als Domäne und will bei dem Fahrplane nur auf ihn Rücksicht nehmen."

Diese neue Vereinbarung führte offiziell den Titel: „Vertrag zwischen den Dampfbootverwaltungen Lindau, Friedrichshafen und Konstanz vom 15. Mai 1877, das Gemeinschaftsverhältnis für den Personen-, Gepäck- und Viehtransport auf der Route Konstanz-Friedrichshafen-Lindau und Bregenz und vice versa betreffend", mit welchem Titel der Inhalt dieses Vertrages genau limitiert erschien. Der Kürze wegen wurde das durch diesen Vertrag geschaffene Verhältnis fortab gewöhnlich die **„Deutsche Bodenseegemeinschaft"** genannt. [1])

Dieser Gemeinschaft lag das „Prinzip des Heimathafens" zu Grunde. Gemäß dieses Prinzips erhielt jede der beteiligten drei Verwaltungen aus den Gesamteinnahmen der Gemeinschaft — über deren Abrechnungsmodus hinsichtlich des lokalen, wie direkten Verkehres genaue Bestimmungen mitvereinbart waren — jene Beträge zugeschieden, welche aus den Zugängen in den Häfen ihres Verwaltungsbereiches auf alle auf der vorgenannten Route verkehrenden deutschen Schiffe anfielen. Die anfallenden Einnahmen der in dem „neutralen" Hafen Bregenz sich vollziehenden Zugänge auf alle Dampfschiffe der kontrahierenden drei deutschen Verwaltungen wurden zwischen den letzteren vereinbarungsgemäß gleichheitlich geteilt.

Zu den Zugängen in allen für die Gemeinschaft in Betracht kommenden Häfen wurden auch die daselbst nach den jeweiligen Kursverhältnissen stattfindenden Übergänge von Personen usw. von den schweizerischen auf die deutschen Schiffe gerechnet.

Bei Festsetzung der jeweiligen Fahrpläne hatten die drei deutschen Verwaltungen darauf Bedacht zu nehmen, daß jeder derselben die tunlichst gleiche kilometrische Leistung für ihre Schiffe zugeteilt werde; allenfallsige Ungleichheiten dieser Leistung sollten im Laufe eines Jahres in natura ausgeglichen, für bestehen gebliebene aber die mehrleistende Verwaltung mit 1 Mark pro Kilometer entschädigt werden.

Wenn sich nun auch bald zeigte, daß das finanzielle Interesse der einzelnen Verwaltungen bei der Ausführung dieser Vertragsbestimmungen nicht gleichmäßig gefördert werden konnte, glaubten dieselben doch an dem Gemeinschaftsverhältnisse, dessen Vorteile in betriebsdienstlicher Hinsicht nicht zu verkennen waren, festhalten zu sollen, und so wurde dasselbe auf den bezüglichen „Gemeinschaftskonferenzen",

[1]) Das auf Vorschlag Badens im Jahre 1877 zwischen den drei deutschen Verwaltungen errichtete „Gemeinschaftsverhältnis" stellte sich in der Hauptsache als eine zeitgemäße Nachbildung des im Jahre 1838 begründeten Gemeinschaftsverhältnisses zwischen den vormaligen Dampfschiffahrtsgesellschaften in Konstanz und Lindau — mit Weglassung des Gütertransportes — dar und nahm von jenem älteren Verhältnisse sogar den Namen an.

welche sich meist an ordentliche V. D. V.-Kfzn. anschlossen, zuerst auf ein weiteres Jahr, sodann auf zwei weitere Jahre und schließlich nach den Beschlüssen der Gemeinschaftskonferenz zu Neuhausen (bei Schaffhausen) vom 26. September 1882 unter Wahrung einjähriger Kündigungsfrist für jede beteiligte Verwaltung auf unbestimmte Zeit verlängert. Darüber nahte das Ende des vorwürfigen Zeitabschnittes.

D. Das Zusammenwirken der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen.

1. Im allgemeinen.[1])

Der Bau von Eisenbahnen hatte in dem vorausgegangenen Zeitabschnitte von 1847—1863 sich derart entwickelt, daß in allen Uferstaaten mit Ausnahme Österreichs Eisenbahnen für den Fernverkehr an den See geführt worden waren, welche in den betreffenden Hauptuferorten dieser Staaten mündeten. So hatten Mündungsstationen am See erhalten: Württemberg 1847 in Friedrichshafen, Bayern 1853 in Äschach, beziehungsweise 1854 in Lindau, und Baden 1863, am Ausgange des vorgenannten Zeitabschnittes, in Konstanz, je hinsichtlich der dortigen Staatseisenbahnen; die Schweiz hinsichtlich der Nordostbahn 1855 in Romanshorn und 1857 in Schaffhausen, dann hinsichtlich der Vereinigten Schweizerbahnen für die Linie Winterthur-Rorschach 1856 und für die Linie Chur-Rorschach 1857 bis 1858, je in Rorschach. Mit Ausnahme der Teilstrecken Rorschach-St. Margarethen der Vereinigten Schweizerbahnen und Radolfzell-Konstanz der Großh. Badischen Staatseisenbahnen lief aber keine weitere Bahnstrecke längs des Seeufers. Daher waren insbesondere die genannten Mündungsstationen der Eisenbahnen für den Fernverkehr am See unter sich im Seegebiete durch Querbahnen nicht verbunden. Dieses letztere Verhältnis änderte sich im Laufe des in Rede stehenden Zeitabschnittes.

Die hauptsächlichsten Momente der Weiterentwicklung der Eisenbahnen in ihrer Beziehung zum Bodenseeverkehre lassen sich für ebendiesen Zeitabschnitt zusammenfassen, wie folgt, wobei einzelne dieser Momente wieder ineinander spielen:

Die Ausführung von Querbahnen zwischen den Mündungsstationen der Fernbahnen am Seeufer, welche Querbahnen zum Grundstocke der Gürtelbahn um den See wurden;

die Erbauung von weiteren auf den Fernverkehr des Sees einwirkenden Eisenbahnen und

die Einrichtung des Trajektdienstes der Eisenbahnen über den See.

---

[1]) Vgl. bezüglich der in nachstehendem enthaltenen Hinweisungen auf die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen am Bodensee die einschlägigen Ausführungen in Teil I dieses Buches.

Was die Ausführung von Querbahnen längs des Seeufers anlangt, so kam zunächst das südliche, dann das östliche und westliche, nicht auch das nördliche Ufer in Betracht. Es dürfte hier genügen unter Rückerinnerung an das im Teil I Gesagte festzustellen, daß einerseits im Osten und Süden des Gesamtsees in der Zeit bis 1875 die ganze Uferlinie von Lindau über Bregenz, Rorschach, Romanshorn und Konstanz bis Etzwylen an der Rheinstrecke Stein-Schaffhausen eine zusammenhängende Schienenstraße erlangte, während anderseits im Westen des Gesamtsees die badische Teilstrecke Konstanz-Radolfzell seit 1863 längs des Ufers des Untersees hinlief und seit 1867 die badische Teilstrecke Radolfzell-Stahringen die Querverbindung vom Untersee zum Ueberlinger See einleitete.

Der nachteilige Einfluß, welchen dabei von Anfang an die Strecke Etzwylen-Konstanz, zuerst der Schweizerischen Nationalbahn, später der Nordostbahn angehörig, auf die Betriebsergebnisse der jüngeren Schaffhausener Dampfboot-Gesellschaft ausübte, wurde weiter oben erörtert; die Folge der Betriebseröffnung der Strecken Konstanz-Romanshorn-Rorschach der Nordostbahn war das Bestreben dieser Gesellschaft, den Verkehr längs dieser Strecke mehr und mehr von der Dampfschiffahrt auf die Eisenbahn hinüberzuziehen, und erfolgte in diesem Bestreben die lange andauernde Aufhebung der beiden Dampfschiffstationen Arbon und Uttwyl.

Die Strecke St. Margarethen-Bregenz-Lindau, in der Hauptsache der im J. 1872 als erste österreichische Eisenbahn am See erschienenen K. k. priv. Vorarlberger Bahn zugehörig und für das kurze Stück von der österreichisch-bayerischen Grenze bis Lindau von Anfang an von obengenannter Bahn erpachtet, brachte am Ostufer des Sees das schweizerische und das deutsche Eisenbahnnetz in fortlaufenden Schienenzusammenhang und erhielt schon damals vorgreifend den Namen „Bodenseegürtelbahn", welcher Name eigentlich erst dem im J. 1901 vollständig geschlossenen Schienenringe um den ganzen Obersee zukommt. Weder die K. k. priv. Vorarlberger Bahn selbst, noch jene schweizerische Eisenbahn, an welche dieselbe unmittelbar anschloß, die Vereinigten Schweizerbahnen, waren an der Bodenseedampfschiffahrt beteiligt. Da nun trotzdem beide Vorteile von dem Bodenseeverkehre zu ziehen wünschten, so führten sie gemeinsam eine Vereinbarung mit Bayern herbei, wonach eine Teilung des Verkehres zwischen Bayern und der Schweiz dergestalt geschaffen wurde, daß eine bestimmte Quote dieses Verkehres nicht mehr mittels der Dampfschiffahrt **über** den See, sondern mittels der „Gürtelbahn" **um** den See herum durch Vorarlberg geleitet wurde. Diese Verkehrsteilung wird nachfolgend besonders erörtert werden.

Die während des Zeitabschnittes von 1863—1884 weiter erbauten auf den Fernverkehr des Bodensees einwirkenden Eisenbahnen kamen hinsichtlich dieser Einwirkung in verschiedener Weise in Betracht.

In erster Linie ist die bereits erwähnte Strecke Radolfzell-Stahringen zu nennen, welche im J. 1867 eröffnet und in den folgenden Jahren stückweise derart fortgesetzt wurde, daß sie mit ihren Verästungen einen Anschluß des badischen und württembergischen Staatsbahnnetzes an den Bodensee vom Norden her vermittelte. Der Natur der Sache nach aber entwickelte sich von dieser Seite her nur ein lokaler Verkehr zum Bodensee, von welchem hinwieder nur ein mäßiger Teil der Dampfschiffahrt auf diesem See zugut kam. Die Teilstrecke Radolfzell-Stahringen selbst war jedoch im vorhinein bestimmt, ein Glied des am nördlichen Seeufer später auszuführenden Zusammenschlusses der Gürtelbahn zu bilden.

Sodann ist zu nennen die im J. 1873 für den durchgehenden Verkehr eröffnete badische Schwarzwaldbahn Offenburg-Singen, welche die Verbindung zwischen dem nördlichen und mittleren Teile Badens einerseits und dem Bodensee anderseits durch Ausschaltung des weiten Umweges über Basel wesentlich abkürzte. Hier ist sodann des Zusammenhanges wegen sogleich anzuführen die Strecke Winterthur-Etzwylen-Singen, eröffnet von der Schweizerischen Nationalbahn 1875 und an die Nordostbahn übergegangen 1880, welche vermöge ihres Anschlusses in Singen an die vorgenannte badische Strecke Offenburg-Singen einen Teil des badisch-schweizerischen Verkehres mit Umgehung von Konstanz direkt vermittelt. Da aber dieser Teil selbst bei Beibehaltung seines früheren Weges über Konstanz nur die Eisenbahn, nicht auch die Dampfschiffahrt benutzt haben würde, so tat diese neue schweizerische Eisenbahnlinie der letzteren keinen Eintrag.[1])

Inzwischen war im J. 1872 die mehrerwähnte K. k. priv. Vorarlberger Bahn eröffnet worden. Ihre Stammlinie zog von Bludenz bis Bregenz mit Anschlüssen bei Buchs und bei St. Margarethen an die Vereinigten Schweizerbahnen und zwischen Bregenz und Lindau an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Von dem hiedurch geschaffenen Schienenwege St. Margarethen-Bregenz-Lindau, vorgriffsweise benannt die „Gürtelbahn“, wurde oben gehandelt. Die sackbahnartige Stammlinie Bludenz-Bregenz brachte dem Bodenseeverkehre an und für sich eine nicht unbeträchtliche Mehrung zu, von welcher ein gewisser Teil immerhin auch der Dampfschiffahrt zufiel. Eine Folge der Betriebseröffnung der K. k. priv. Vorarlberger Bahn äußerte sich auch darin, daß der seither in Fußach bestandene lebhafte

[1]) Vgl. S. 105 Anm. 1.

Speditionshandel über den See sich nach Bregenz verzog und dort andere Formen annahm, wonach die lange bestandene Dampfschiffstation Fußach aufgehoben wurde.

Das J. 1873 brachte auch die durchgehende Betriebseröffnung der Strecke München-Buchloe der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und damit durch Ausschaltung des Umweges über Augsburg eine beträchtliche Abkürzung der Eisenbahnverbindung München-Lindau, auf welche namentlich auch Österreich für seine Verkehrsbeziehungen zum Bodensee und zu seinen an denselben angrenzenden Landesteilen für den ganzen Zeitabschnitt noch angewiesen war.

Zu Ende ebendieses Zeitabschnittes, im J. 1882, erfolgte die Betriebseröffnung der St. Gotthardbahn. Wenn auch weiter abgelegen vom Bodensee und überwiegend dem Verkehre zwischen dem Rheine und Italien dienend, kommt sie für den Bodenseeverkehr immerhin insoferne in Betracht, als sie die erste und einzige Alpenüberschienung für diesen Verkehr nach Italien bot und bis auf den heutigen Tag bietet.

Die in den hier fraglichen Zeitabschnitt fallende Einführung des Trajektdienstes der Eisenbahnen über den See wird nachfolgend besonders besprochen werden.

Abgesehen von diesen mehr an die Außenseite tretenden hauptsächlichen Momenten der Weiterentwicklung der Eisenbahnen in ihrer Beziehung zum Bodenseeverkehre wurden auch die inneren Verhältnisse des letzteren mehr und mehr von dem wachsenden Einflusse des stets steigenden Eisenbahnverkehres durchdrungen. So mußte einmal der Fahrplan der Dampfschiffahrt, die Grundlage ihres nautischen Dienstes, mit der fortschreitenden Mehrung der auf den Hauptmündungsstationen der Eisenbahnen ankommenden und von da abgehenden Züge rechnen, wodurch allerdings dessen Erstellung immer schwieriger wurde. Sodann lehnten sich die kommerziellen Vorschriften der Bodenseedampfschiffahrt, wie dieselben in dem neuen Betriebsreglement vom 1. Juli 1875 zusammengefaßt erschienen, in einem noch höheren Maße an die Betriebsreglements der Eisenbahnen an, als die „Gemeinschaftliche Transport-Ordnung" der Bodenseedampfschiffahrt vom 1. Januar 1863, welche durch das eben erwähnte Betriebsreglement vom J. 1875 ersetzt wurde.

Von wesentlicher Bedeutung für die Bodenseedampfschiffahrt war aber auch die in den hier zu behandelnden Zeitabschnitt treffende, nur durch kürzer andauernde Rückschläge unterbrochene, ständige Steigerung des Eisenbahnverkehres. Diese Steigerung führte zu entsprechender Erhöhung der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Bodenseedampfschiffahrt, die sich insbesondere hinsichtlich des Güterverkehres durch die bereits angedeutete Einrichtung des Trajektdienstes ergab.

Und wenn dabei auch die zeitweisen Rückschläge geeignet erschienen, bei einer oder der anderen Verwaltung für den Augenblick Besorgnisse zu erregen, so wurden dieselben doch durch die günstige Weiterentwicklung der folgenden Jahre wieder zerstreut.[1])

2. Die sog. Fusionsverträge der Schweizerischen Nordostbahn mit Bayern und Württemberg.[2])

Zu Beginn des Zeitabschnittes von 1863 — 1884 bestanden die in dem unmittelbar vorausgegangenen Zeitabschnitte geschlossenen Fusionen der Nordostbahn einerseits mit Bayern nach Maßgabe des revidierten Fusionsvertrages vom Jahre 1862, anderseits mit Württemberg noch nach Maßgabe des ursprünglichen Fusionsvertrages vom J. 1857, welche beide Verträge in ihren Grundzügen weiter oben erörtert erscheinen. Während des vorwürfigen Zeitabschnittes erhielten die Fusionsbeziehungen zwischen den beiden vorgenannten deutschen Uferstaaten und der Nordostbahn veränderte Gestaltung.

Anlangend Bayern wurde der Fusionsvertrag vom Jahre 1862 schon nach kurzer Zeit durch jenen vom 9./18. November 1863 ersetzt, welchem letzteren eine weitere „Verständigung" vom 8. Dezember 1863, giltig ab 1. Januar 1864, auf dem Fuße folgte. Durch diesen neuen Fusionsvertrag und die nachfolgende „Verständigung" hiezu wurde eine Anzahl weiterer von beiden Verwaltungen gleichzeitig befahrener Seerouten, welche bisher von der Fusion ausdrücklich ausgenommen waren, in dieselbe einbezogen. Insbesondere kam dabei auch die Befahrung von Fußach in Betracht.

Als in den folgenden Jahren einerseits die Einrichtung des weiter unten zu besprechenden Trajektdienstes zwischen Lindau und Romanshorn in Erwägung gezogen wurde, anderseits Bayern seinen Schiffspark derart vermehrt hatte, daß ihm für sich selbst eine freiere Bewegung ermöglicht erschien, führte diese neue Sachlage zu einer Revision der seit dem Jahre 1863, beziehungsweise 1864, giltigen Fusionsbestimmungen.

Diese Revision fand ihren Ausdruck in dem neuen Fusionsvertrage vom 20. Februar 1869. Derselbe trat am 1. Juni gl. J.

---

[1]) In dem Jahresberichte der Nordostbahn für 1874 findet sich der für die angedeuteten Besorgnisse, zugleich aber für das gegenseitige Verhältnis zwischen den Eisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt, wie sich dasselbe schon damals ausgebildet hatte, charakteristische Satz: „Immerhin läßt sich kaum leugnen, daß die Bodenseedampfschiffahrt bei selbständigem Betriebe sich für die Dauer nicht zu erhalten vermöchte und die Berechtigung zu ihrer Fortdauer nur in ihrer Aufgabe gefunden werden kann, die zweckmäßigsten Verbindungen zwischen den am Bodensee ausmündenden Eisenbahnen herzustellen."

[2]) Vgl. S. Ue. No. 47, 48 und 64 S. 105 f.

in Wirksamkeit und wurden auf der unmittelbar darauf (7. Juni) zu Lindau zwischen Vertretern der beiden beteiligten Verwaltungen stattgefundenen Konferenz Ausführungsbestimmungen hiezu beschlossen, welche sich eigentlich als Zusätze darstellten und auch als solche Geltung erlangten.

Der neue Fusionsvertrag vom Jahre 1869 beschränkte die Fusion auf die beiden Seerouten zwischen den Hauptstationen der beteiligten Verwaltungen: Lindau-Romanshorn und zurück, dann Lindau-Rorschach und zurück; die übrigen seither „fusionierten" Seerouten überließ er der freien Erwerbstätigkeit ebendieser Verwaltungen. Dieses Prinzip erlitt allerdings durch den „Annex zum Fusionsvertrage", vereinbart am 1. Mai 1878, wieder gewisse Einschränkungen im Sinne der fusionsmäßigen Behandlung bestimmter Transporte auch auf anderen von Bayern und der Nordostbahn gleichzeitig befahrenen Seerouten.

Sodann galt der neue Fusionsvertrag vom Jahre 1869 namentlich auch der Regelung des in ebendiesem Jahre ins Leben getretenen weiter unten näher zu erörternden gemeinsamen Trajektdienstes auf der Seeroute Lindau-Romanshorn und umgekehrt.

Die hauptsächlichsten Bestimmungen dieses neuen Fusionsvertrages vom Jahre 1869 lassen sich mit dem durch den inneren Zusammenhang gebotenen Vorgriffe auf den eben erwähnten gemeinsamen Trajektdienst in Kürze zusammenfassen, wie folgt:

a) Auf der Seeroute Lindau-Romanshorn und zurück, dann Lindau-Rorschach und zurück besteht zwischen Bayern und der Nordostbahn ein vollständiger Gemeinschaftsdienst bezüglich des Transports von Personen, Reisegepäck, Tieren, Equipagen und Gütern aller Art.

b) Jede der beiden Verwaltungen hat dabei gleichmäßige Fahrtleistungen zu betätigen und die Hälfte der anfallenden Gesamteinnahmen zu beanspruchen. Die gegenseitige Abrechnung erfolgt monatlich und wechselt deren jeweilige Erstellung von Fusionsjahr zu Fusionsjahr zwischen den beiden Vertragsteilen.

c) In den gemeinschaftlichen Dienst sind außer den beiderseitigen Personendampfern eingereiht: die Trajektdampffähre, drei Trajektkähne und sieben Schleppkähne. Die Trajektdampffähre steht im Miteigentume beider Verwaltungen. Die vorhandenen Trajektkähne gehören Bayern und entrichtet die Nordostbahn an Bayern jährlich die Verzinsung der Hälfte des bezüglichen Anschaffungskapitals.[1])

---

[1]) Die Gesamtanschaffungskosten der drei Trajektkähne betrugen 100000 fl. südd. W., die von der Nordostbahn zur Verzinsung übernommene Hälfte der Anschaffungskosten bezifferte sich also auf 50000 fl. südd. W.

Von den sieben Schleppkähnen gehören drei Bayern und drei der Nordostbahn, während der siebente gemeinschaftlich ist.[1])

Zugleich mit dem neuen Fusionsvertrage wurde am 20. Februar 1869 ein Übereinkommen über den durch den Fusions-Trajektdienst vermittelten gegenseitigen Wagenübergang zwischen den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und der Nordostbahn abgeschlossen.

Was Württemberg betrifft, so wurde der noch aus dem Jahre 1857 stammende ursprüngliche Fusionsvertrag desselben mit der Nordostbahn durch einen neuen solchen Vertrag vom 31. August 1866 ersetzt. Auch dieser neue Vertrag bezog sich lediglich auf die Seeroute Friedrichshafen-Romanshorn und zurück, während für die Seeroute Friedrichshafen-Rorschach und zurück sich Württemberg fortgesetzt freie Hand vorbehielt. Indessen wurden die Grundlagen des neuen Vertrages anders bemessen, wie jene des älteren. Früher hatte Württemberg, da es für die Route Friedrichshafen-Romanshorn und zurück mehr Fahrmaterial stellen konnte, als die Nordostbahn, zwei Dritteile und die Nordostbahn ein Dritteil der Fahrtleistungen übernommen und in ebendiesem Verhältnisse an den gemeinsamen Einnahmen teilgenommen, nunmehr wurde, nachdem die Nordostbahn ihr Fahrmaterial inzwischen entsprechend verstärkt hatte, in dem neuen Vertrage die Teilung der Fahrtleistungen und gemeinsamen Erträgnisse zur Hälfte bestimmt. Es beruhte hiernach die neue Fusion zwischen Württemberg und der Nordostbahn auf dem gleichen Prinzip der hälftigen Teilung von Leistung und Gewinn, auf welchem jene zwischen Bayern und der Nordostbahn von 1855 bis 1862 beruht hatte und nach welchem dieselbe im Jahre 1869 neuerdings normiert wurde.

Im Rahmen dieser neuen Fusion zwischen Württemberg und der Nordostbahn gelangte sodann im Jahre 1869 auch der gemeinsame Trajektdienst Württembergs und der Nordostbahn auf der Route Friedrichshafen-Romanshorn und zurück zur Einführung, wie dieses nachfolgend dargelegt werden wird.

Weitere Fusionen oder fusionsartige Spezialverträge zwischen einzelnen Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltungen bestanden während des vorwürfigen Zeitabschnittes nicht.

---

[1]) Die Anschaffungskosten des gemeinsamen Schleppkahnes (No. II) wurden von der Nordostbahn allein getragen. Diese alleinige Kostentragung bildete laut besonderen Übereinkommens der Nordostbahn mit Bayern vom 1. Februar 1868 die Entschädigung an Bayern für den durch den Nordostbahndampfer „Zürich" am 12. Februar 1864 verursachten Untergang des bayerischen Dampfers „Jura".

3. Die Einführung des Trajektdienstes auf dem Bodensee.[1]) Seit 1869.

Als das Eisenbahnwesen überhaupt in den verschiedenen Ländern sich mehr und mehr entwickelte, wurde es bald als ein fühlbarer Mißstand empfunden, daß da und dort breitere Wasserflächen, die man nicht überbrücken konnte oder wollte, den Lauf der Eisenbahnzüge hemmten, sowie dazu zwangen, die Güterwagen zu entladen, die Ladung derselben zu Schiff über die betreffende Wasserfläche zu befördern und am jenseitigen Ufer behufs Weitertransports in solche Wagen aufs neue zu verladen. In England, dem Vaterlande des europäischen Eisenbahnwesens, entschloß man sich etwa um die Mitte des 19. Jahrhunderts, diesem Mißstande durch Einrichtung von sog. „Trajektanstalten" zu begegnen. Die Aufgabe solcher Anstalten besteht darin, Eisenbahnfahrzeuge über eine zwischen zwei Eisenbahnstrecken liegende Wasserfläche in der Weise zu trajektieren, d. h. überzusetzen, daß sie von der einen Strecke unmittelbar auf ein Schiff und von diesem aus hinwieder auf die andere Strecke zum Weiterlaufe auf derselben verbracht werden.

Jede solche Anstalt erfordert folgende zwei Bestandteile:

die Trajektbrücke, d. i. eine Vorrichtung am Lande für das Verbringen der Eisenbahnfahrzeuge auf das Schiff und umgekehrt, dann

die Trajektschiffe mit einer entsprechenden Schienenlage zum Aufstellen der überzusetzenden Eisenbahnfahrzeuge an Bord.

Die Trajektbrücken können verschiedenartig konstruiert sein, indessen würde es zu weit führen, hier auf die Verschiedenartigkeit der Konstruktionen einzugehen.

Die Trajektschiffe zerfallen in Trajektdampffähren und Trajektkähne.

Die Trajektdampffähren besitzen eigene Dampfmaschinen, mittels deren dieselben selbständig fahren, die Trajektkähne sind auf das Geschlepptwerden durch selbstfahrende Dampfschiffe angewiesen. Als schleppende Dampfschiffe kommen außer den Trajektdampffähren selbst, welche neben ihrer eigenen Belastung auch Anhängeschiffe mitführen können, entweder gewöhnliche Personendampfer oder eigene Schleppdampfer, „Remorqueure" genannt, zur Verwendung.

Die Einrichtung von Trajektanstalten ging bald von England aus auf das europäische Festland über und wurde hier auch zur Überführung kürzerer geschlossener Züge, selbst besetzter Personenzüge, über Ströme, z. B. den Rhein, benützt.[2])

---

[1]) Vergl. S. U. Nr. 38, 47 und 64 S. 171 f.

[2]) Die älteste Trajektanstalt überhaupt war jene über den Firth of Forth,

Die ständige Steigerung des Güterverkehrs auf den Seerouten Lindau-Romanshorn und Friedrichshafen-Romanshorn, wie sich solche im Rahmen der bereits erörterten Fusionen zwischen Bayern und der Nordostbahn, dann zwischen Württemberg und der Nordostbahn entwickelte, ließ um das Jahr 1867 bei den drei beteiligten Verwaltungen den Gedanken aufkommen, zur Ersparung der mühevollen und zeitraubenden Umladung der Güterwagen einerseits auf der Seeroute Lindau-Romanshorn, anderseits auf der Seeroute Friedrichshafen-Romanshorn den Trajektdienst für den Güterverkehr einzurichten, und betätigten diese Verwaltungen zunächst die entsprechenden technischen Vorstudien hinsichtlich der gedachten Einrichtung. Auf Grund dieser Vorstudien erfolgte sodann nach Erstellung der betreffenden baulichen Anlagen in den Häfen zu Lindau, Friedrichshafen und Romanshorn, sowie nach der Beschaffung des nötigen Schiffsmaterials tatsächlich im Laufe des Jahres 1869 die Einführung des Trajektdienstes auf den beiden genannten Seerouten.

Der Trajektdienst Friedrichshafen-Romanshorn bildete eine gemeinsame Einrichtung der Fusion zwischen Württemberg und der Nordostbahn, der Trajektdienst Lindau-Romanshorn eine solche der Fusion zwischen Bayern und der Nordostbahn, wie weiter oben angedeutet.

Der Trajektdienst Friedrichshafen-Romanshorn wurde von Anfang durch eine Trajektdampffähre vermittelt, welche am 22. Februar 1869 in Betrieb gesetzt wurde. Erbaut von dem englischen Ingenieur Scott Russel auf der Werfte von Friedrichshafen, konnte diese mit zwei getrennten Maschinen ausgestattete Fähre von 70,10 m Länge und 12,19 m Breite auf ihrem auf dem Oberdeck liegenden Doppelgleise 16 Güterwagen aufnehmen und über den See befördern. Die Anschaffungskosten derselben zu 432000 Mk. wurden von Württemberg und der Nordostbahn zu gleichen Teilen getragen. Die Fähre beförderte vom Tage ihrer Inbetriebsetzung bis zum Schluß des Jahres 1869 zwischen Friedrichshafen und Romanshorn und zurück zusammen 1162 geladene und 911 leere Güterwagen, im folgenden Jahre, 1870, hingegen 4251 geladene und 3594 leere Güterwagen. Für die weiteren

---

eine Einbuchtung der Nordsee in das Ufer Schottlands, welche — 8 bis 9 km breit — die dortige Bahnlinie Edinburg-Perth unterbricht. Das Entstehen der „Forthfähre" fällt in das Jahr 1848 oder 1849, da der von Stephenson und Swinsburne am 12. Oktober 1850 erstattete technische Bericht (Vergl. S. Ü. Nr. 31 S. 56 f.) dieselbe als schon über ein Jahr bestehend bezeichnete. Es rektifiziert sich also jene anderweitige Angabe, welche die Entstehung dieser Fähre in das Jahr 1851 versetzt. Amerika erhielt die Einrichtung der Trajektanstalten erst von England.

Jahre des Zeitabschnittes von 1863—1884 fehlen nähere Angaben über die beförderten Wagenmengen.[1])

Im Jahre 1883 ergab sich die Notwendigkeit der Ersetzung des schadhaft gewordenen Kessels der Trajektdampffähre Württembergs und der Nordostbahn. Die beiden beteiligten Verwaltungen beschlossen bei den inzwischen erkannten, gegen solche Fähren sprechenden Momenten von der kostspieligen Kesselerneuerung abzusehen, die Fähre außer Dienst zu stellen und deren seitherige Leistungen durch Trajektkähne im Schlepptaue von Prrsonendampfern ersetzen zu lassen.[2])

Der Trajektdienst Lindau-Romanshorn wurde ebenfalls im Jahre 1869 eröffnet, vorerst aber nicht durch eine Trajektdampffähre, sondern durch Trajektkähne, geschleppt von kursmäßig verkehrenden Personendampfern, ausgeführt. Jeder Trajektkahn faßte neun Wagen. Mit Vertrag vom 8. Februar 1873 einigten sich Bayern und die Nordostbahn dahin, für den Trajektdienst Lindau-Romanshorn und zurück auf gemeinsame Kosten ebenfalls eine Trajektdampffähre zu beschaffen. Die Erbauung derselben erfolgte durch die Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich auf der Werfte in Lindau, die Inbetriebsetzung am 19. August 1874. Diese heute noch funktionierende Fähre kostete 487221 Mk., steht im Miteigentume der beiden beteiligten Verwaltungen, ist aber für ständig in Lindau stationiert, da Bayern vertragsgemäß die Administration und Bemannung des Fahrzeuges besorgt. Die Fähre selbst kann achtzehn Wagen aufnehmen und dabei zwei Trajektkähne mit je neun darauf befindlichen Wagen schleppen, sodaß dieselbe mittels einer Fahrt 36 Wagen zu befördern vermag.

Trajektiert wurden im Jahre 1869, dem Einführungsjahre des Trajektdienstes zwischen Lindau und Romanshorn, hin und zurück im ganzen 6678 beladene und 5562 leere Güterwagen, im Jahre 1875, dem ersten Volljahre nach Einstellung der Fähre in den Dienst, im ganzen 12 783 beladene und 11 132 leere Güterwagen, im Jahre 1883, dem letzten Volljahre des vorwürfigen Zeitabschnittes, im ganzen 27 585 beladene und 20 414 leere Güterwagen. Man erkennt aus diesen Zahlen sofort die große Steigerung des Trajektverkehrs auf der Seeroute Lindau-Romanshorn, insbesondere seit Indienststellung der Trajektdampffähre. Dabei ist der Umstand bemerkenswert, daß stets die Hauptzahl der geladenen Güterwagen von Lindau nach Romanshorn, die

[1]) Die vorstehenden auf die Jahre 1869 und 1870 bezüglichen Angaben sind aus dem in der S. Ü. unter Nr. 1a aufgeführten Hefte entnommen. Die württembergischen Jahresberichte (vgl. S. Ü. Nr. 48 Ziff. 1) enthalten Aufschreibungen über den württembergischen Trajektverkehr erst seit 1887.

[2]) Die im Jahre 1883 außer Dienst gesetzte Trajektdampffähre wurde im Jahre 1887 dem Verkaufe unterstellt.

Hauptzahl der leeren Güterwagen aber von Romanshorn nach Lindau ging. So verkehrten im letztgenannten Jahre 1883

beladene Güterwagen:

von Lindau nach Romanshorn: 22806,
von Romanshorn nach Lindau: 4779;

leere Güterwagen:

von Lindau nach Romanshorn: 1381,
von Romanshorn nach Lindau: 19033.

Es erhellt aus diesen Ziffern das absolute Überwiegen der Gütereinfuhr in die Schweiz.

Die im Jahre 1873 eingetretene, weiter unten näher zu erörternde Verkehrsteilung zwischen der Dampfschiffahrt und der Gürtelbahnstrecke Lindau-Bregenz-Rorschach-Romanshorn ließ die Anlage einer Trajektanstalt auch in Rorschach wünschenswert erscheinen und regte Bayern noch im gleichen Jahre die Ausführung einer solchen bei den Vereinigten Schweizerbahnen an. Letztere verhielten sich jedoch ablehnend, indem sie sich darauf beriefen, daß der Hafen in Rorschach Staatsdomäne des Kantons St. Gallen sei und deshalb die eventuelle Anlegung einer Trajektanstalt nicht ihnen, sondern der Regierung des genannten Kantons zukomme. In ähnlichem Sinne äußerte sich in einem Schreiben vom 22. Dezember 1873 der Magistrat von Rorschach mit dem Anfügen, daß ihm die Anlage einer Trajektanstalt im Hafen von Rorschach allerdings erwünscht wäre. Unter diesen Umständen verlief die damalige bayerische Anregung ergebnislos.

Schon einige Zeit vorher hatte Bayern auch an die von ihm auszugehende Einführung eines Trajektdienstes zwischen Lindau und Konstanz gedacht, wo bei der 1871 bis 1872 erfolgten Erweiterung des dortigen Hafens eine eigene Abteilung desselben als Trajekthafen ausgestaltet worden war. Da aber die Einführung eines speziell bayerischen Trajektdienstes zwischen Lindau und Konstanz vorerst nicht zustande kam, erfolgte zunächst die Einrichtung eines speziell badischen Trajektdienstes von Konstanz nach Lindau, allerdings nur als ein Provisorium. Die leitenden Grundsätze für diesen Dienst wurden in der bayerisch-badischen Vereinbarung vom 3. Januar 1873 festgelegt. Nach diesen Grundsätzen gestattete Bayern die Trajektierung von Konstanz nach Lindau, übernahm aber keinerlei Verpflichtungen seinerseits dem badischen Trajektdienste, welcher durch Trajektkähne im Schlepptaue kursmäßiger badischer Personendampfer ausgeführt wurde, bestimmte Frachten zu überweisen. Als sich zeigte, daß ein größerer Teil der von Konstanz nach Lindau trajektierten Wagen dortselbst nicht auf die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, sondern sofort auf die kurz zuvor eröffnete K. k. priv. Vorarlberger Bahn über-

ging, an deren Frachteinnahmen Bayern nicht beteiligt war, sicherte sich letzteres durch weitere Vereinbarungen besondere Vergütungssätze aus dem zum Übergange auf die K. k. priv. Vorarlberger Bahn bestimmten Trajektverkehre von Konstanz nach Lindau. In dieser beschränkten Weise bestand der Trajektdienst Konstanz-Lindau während des hier fraglichen Zeitabschnittes fort.

Auf anderen Routen, als den drei vorbenannten, nämlich Friedrichshafen-Romanshorn und umgekehrt, Lindau-Romanshorn und umgekehrt, dann Konstanz-Lindau, wurde während des Zeitabschnittes von 1863—1884 ein regelmäßiger Trajektdienst nicht eingerichtet, da sich entweder ein Bedürfnis hierfür nicht ergab, oder anderweitige Rücksichten davon abhielten.

Hingegen fanden zeitweise aus besonderen Veranlassungen Trajektierungen von Friedrichshafen nach Lindau statt. Ausnahmsweise griffen sogar auf Wunsch der betreffenden Parteien Trajektierungen von oder nach Dampfschiffstationen ohne Trajektanstalten Platz, wobei die auf den Trajektkähnen befindlichen Güterwagen unmittelbar vom Ufer aus beladen oder entladen wurden.

4. Die Verkehrsteilung zwischen der Dampfschiffahrt und der Gürtelbahn.[1])

Seit 1873.

Durch die am 23. November 1872 erfolgte Inbetriebnahme der Teilstrecke Bregenz-St. Margarethen der K. k. priv. Vorarlberger Bahn wurde die ganze Strecke Lindau-Bregenz-St. Margarethen, wie öfter erwähnt, vorgriffsweise die „Gürtelbahn“ genannt, dem Verkehre eröffnet und dadurch mittels der K. k. priv. Vorarlberger Bahn eine Schienenverbindung in erster Linie zwischen den Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und den Vereinigten Schweizerbahnen, in weiterer Linie aber zwischen dem gesamten deutschen und dem gesamten schweizerischen Bahnnetze und den Hinterbahnen dieser beiden Bahnnetze hergestellt.

Schon vor der Vollendung dieser Schienenverbindung unternahmen die K. k. priv. Vorarlberger Bahn und die Vereinigten Schweizerbahnen bei Bayern Schritte zu dem Zwecke, daß ein Teil des seither ausschließlich durch die Dampfschiffahrt über den See geleiteten deutsch-schweizerischen Verkehres künftig auf der Gürtelbahn um den

---

[1]) Vgl. S. IIe. No. 47, 58, 59, 63 und insbesondere 64 S. 141.

See herum geleitet werde. Dieselben beriefen sich dabei auf den letzten zwischen Österreich, Bayern und der Schweiz abgeschlossenen Staatsvertrag über den Bau der Gürtelbahn vom 27. August 1870. Wenn nun auch dieser Staatsvertrag selbst keine ausdrücklichen einschlägigen Bestimmungen enthielt, so scheinen immerhin bei den demselben vorangegangenen Vorbesprechungen solche erörtert worden zu sein, da Bayern, dessen Dampfschiffahrt durch eine solche Verkehrsteilung zwischen dem See und der Gürtelbahn beeinträchtigt werden mußte, sich zu weiteren Verhandlungen mit der Vorarlberger Bahn und den Vereinigten Schweizerbahnen über eine solche Verkehrsteilung bereit fand.

Diese Verhandlungen wurden eröffnet auf einer Konferenz zu München vom 20. November 1872 und führten auf einer weiteren Konferenz zu St. Gallen vom 28. bis 30. Juni 1873 zur Vereinbarung eines bezüglichen Verkehrsteilungs-Vertrages.

Dieser Vertrag fand mehrfache Ergänzungen durch die Beschlüsse der Konferenz zu Lindau vom 15. bis 16. September 1873.

Die in dem Verkehrsteilungs-Vertrage von St. Gallen niedergelegten Bestimmungen nebst deren auf der obenerwähnten Lindauer Konferenz hiezu beschlossenen Ergänzungen lassen sich kurz zusammenfassen, wie folgt:

a) Die Verkehrsteilung bezieht sich lediglich auf den Güterverkehr, nicht auch auf den Personenverkehr.

b) Der Güterverkehr zwischen Lindau loco und Rorschach loco kann beliebig über die Seeroute oder die Landroute geleitet werden; die Taxen für beide Routen sind gleich.

c) Der Güterverkehr zwischen Lindau loco und Romanshorn loco und nach den Nordostbahnstationen zwischen Romanshorn und Winterthur, sowie nach weiteren, genau benannten schweizerischen Eisenbahnstationen verbleibt der Seeroute Lindau-Romanshorn.

d) Der Güterverkehr aus Deutschland und Österreich, welcher Lindau transitiert, nach Rorschach loco und dem gesamten Bahngebiete der Vereinigten Schweizerbahnen wird hälftig zwischen der Dampfschiffahrt und der Gürtelbahn geteilt. Die Taxen der See- und der Landroute Lindau-Rorschach werden dabei gleichgestellt.

e) Der Güterverkehr aus Deutschland und Österreich, welcher Lindau transitiert und in der Schweiz über Winterthur hinaus bestimmt ist, wird zu 60% der Seeroute Lindau-Romanshorn und zu 40% der Gürtelbahnroute Lindau-Bregenz-Rorschach zugewiesen. Von letzteren 40% sollen 20% auf der Route Rorschach-St. Gallen-Winterthur der Vereinigten Schweizerbahnen und 20% auf der Route Rorschach-Romanshorn-Winterthur der Nordostbahn weiterbefördert werden.

f) Die unter b) bis e) enthaltenen Leitungsvorschriften und Taxen gelten selbstverständlich auch in umgekehrter Richtung.

g) Die nach vorstehender Verkehrsteilung jeder Route zukommenden Anteile sollen auf derselben möglichst in natura befördert werden.

Nun ergab sich jedoch bald, daß der gemäß vorstehendem Absatze d) der Seeroute Lindau-Rorschach und umgekehrt zugewiesene Güterverkehr weitaus mehr in geschlossenen Wagenladungen, als in Einzelgütern bestand. Bei dem Mangel einer Trajektanstalt in Rorschach erwuchsen aus diesem Verhältnisse ganz erhebliche Schwierigkeiten. Ebendeshalb beantragte Bayern schon im Jahre 1873 bei den Vereinigten Schweizerbahnen die Errichtung einer Trajektanstalt in Rorschach. Daß seine Bemühungen in dieser Richtung vergebliche waren, wurde bereits weiter oben erörtert.

Da aber die hierdurch notwendig werdende Umladung der vertragsmäßig auf die Seeroute Lindau-Rorschach treffenden Wagenladungsgüter sich allmählich als außerordentlich störend erwies, wurde auf der Konferenz zu Bludenz vom 8. bis 9. Juli 1874 beschlossen, daß auch alle bestimmungsgemäß auf die Seeroute Lindau-Rorschach treffenden Wagenladungsgüter mittels der Gürtelbahn um den See zu befördern seien und daß die Dampfschiffahrt für den ihr somit entgehenden Transport im Wege des Geldausgleiches nach festgesetzten Prozentsätzen entschädigt werden solle.

Schon aus vorstehendem kann entnommen werden, welche außerordentlich verwickelten Verhältnisse durch die in Rede stehende Verkehrsteilung zwischen der Dampfschiffahrt und der Gürtelbahn von Anfang an geschaffen wurden. Diese Verhältnisse zogen denn auch ständige Verhandlungen über den Vollzug, über Modifikationen, Abrechnung, Differenzen und dergleichen nach sich und wurden alle diese Punkte auf einer Reihe von weiteren Konferenzen geregelt. Es fanden im Anschlusse an die Konferenz zu St. Gallen vom 28. bis 30. Juni 1873, diese als Nummer 1 gerechnet, während des hier behandelten Zeitabschnittes im ganzen 23 solche „Verkehrsteilungs-Konferenzen“ statt, wobei auf manchen derselben die kollidierenden Interessen der verschiedenen Beteiligten, insbesondere der Vereinigten Schweizerbahnen und der Nordostbahn scharf zutage traten.

III. Kapitel.

Die Zeit von 1884—1900.

A. Die einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten.

1. Die neugegründete staatliche Bodenseedampfschiffahrt in Österreich, als Zugehörung zu den dortigen Staatsbahnen.[1]

Seit 1884.

Die Gründung der staatlichen Bodenseedampfschiffahrt in Österreich stand in innigem Zusammenhange mit der Ausgestaltung der heutigen Arlbergbahn durch den Staat. Die Geschichte dieser Ausgestaltung ist oben S. 41 f. dargelegt und möchte es hier genügen, an die hauptsächlichsten Punkte der dortigen Darlegung zu erinnern. In dieser Beziehung sei hervorgehoben: Im Jahre 1872 erfolgte die Betriebseröffnung der isolierten K. k. priv. Vorarlberger Bahn von Bludenz bis Bregenz mit Anschlüssen an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und die Vereinigten Schweizerbahnen. Den Konzessionären der Vorarlberger Bahn war die Auflage gemacht worden, im Falle des späteren Zustandekommens der Strecke Innsbruck-Bludenz die Vorarlberger Bahn an die Unternehmer dieser letzteren Strecke abzutreten.

Am 7. Mai 1880 erging das Gesetz über die Erbauung ebendieser Strecke Innsbruck-Bludenz als Staatsbahn. Während dieselbe noch im Baue war, wurde die Vorarlberger Bahn auf Grund des Eisenbahnsequestrationsgesetzes vom 14. Dezember 1877 mit Wirkung vom 1. Juli 1882 ab dem Betriebe der K. k. Staatsbahnen unterstellt. Nach der Bauvollendung der Strecke Innsbruck-Bludenz wurde am 21. September 1884 der durchgehende Betrieb auf derselben und der seitherigen Vorarlberger Bahn vom Staate einheitlich aufgenommen. Am 20. Dezember 1885 ging sodann die seitherige Vorarlberger Bahn käuflich an den Staat über und bildet dieselbe zusammen mit der Strecke Innsbruck-Bludenz seitdem unter dem gemeinsamen Namen „Arlbergbahn" einen Bestandteil des Netzes der K. k. Staatsbahnen. Der Name Vorarlberger Bahn für die Strecke Bludenz-Bregenz mit deren Anschlüssen an die Schweiz und Bayern ist seitdem verschwunden.

Die Regierung, welche auf Grund des obenberegten Vorbehaltes für die Konzessionäre der Vorarlberger Bahn damit zu rechnen hatte, daß mit der Fertigstellung der Strecke Innsbruck-Bludenz die Gesamt-

---

[1] Vgl. S. Ü. No. 47 und 48.

eisenbahnanlage zwischen Innsbruck und dem Bodensee und in den österreichischen Gebietsteilen an diesem See an den Staat übergehen werde, erachtete den Moment dieses Überganges als den geeigneten Zeitpunkt, um für Österreich, welches unter allen Uferstaaten des Bodensees immer noch allein einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt entbehrte, eine solche in analoger organischer Angliederung an sein Staatsbahnnetz zu begründen, wie sie in Württemberg, Bayern und Baden längst bestand.

Im Hinblick auf die Entwicklung, welche die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee damals in ihrer Wechselwirkung mit den Eisenbahnen bereits genommen hatte, wurde schon im vorhinein besonderes Gewicht auf die Ausgestaltung des Trajektdienstes von und nach Bregenz gelegt und gelangte dieses Bestreben in dem Gesetze vom 4. Juni 1883 über die Gewährung von Geldmitteln zur Errichtung einer „Trajektanstalt" in Bregenz zum Ausdrucke.

Die Regierung schritt mit Energie an die Ausführung des neuen Unternehmens und ließ die als künftige geschäftsleitende Behörde desselben bestimmte „K. k. Bodenseedampfschiffahrts-Inspektion in Bregenz" zur Betätigung der Vorbereitungen für die Betriebseröffnung bereits am 1. Dezember 1883 in Wirksamkeit treten.[1])

Die notwendigen baulichen Ergänzungen an dem Hafen in Bregenz waren schon vorher in Angriff genommen worden und wurden in der Hauptsache im Jahre 1884 vollendet. Dieselben bestanden außer in der Anlage der Trajektvorrichtungen vorzüglich in der Verlängerung des südwestlichen Molos, wodurch die gesamte Hafenanlage wesentlich an Ausdehnung und Sicherheit gewann, und in der Erstellung der notwendigen Betriebsräumlichkeiten am Hafenplatze selbst.

Von dem vorgesehenen Schiffsmaterial wurden bis zur Betriebseröffnung der Anstalt vorerst fertig gestellt: die beiden Dampfschiffe für den Personen- und Remorqueurdienst „Austria" und „Habsburg", dann vier Trajektkähne. Diese sechs Schiffe wurden von der „Allgemeinen Österreichischen Transportgesellschaft in Linz" auf der damaligen provisorischen Werfte in Bregenz ausgeführt. Die beiden genannten Dampfschiffe wurden im Gegensatze zu den neueren Personendampfern aller übrigen den Obersee befahrenden Anstalten, welche in letzterer Zeit sofort als Salon- oder Halbsalondampfer zur Ausführung kamen, als Glattdecker, allerdings von besonders großen und starken Dimensionen, erstellt. Dieselben erhielten Compound-Schaufelrad-Maschinen,

---

[1]) Die K. k. Bodenseedampfschiffahrts-Inspektion in Bregenz unterstand zuerst unmittelbar der Generaldirektion der K. k. Staatsbahnen in Wien und untersteht seit der am 1. August 1896 erfolgten Auflösung der letzteren der K. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

welche von der Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich geliefert wurden. Die „Austria“ lief am 5. Juni 1884, die „Habsburg“ kurze Zeit darauf vom Stapel. Die Taufe der beiden Schiffe vollzog in feierlicher Weise der Stadtpfarrer von Bregenz, womit ein ganz neuer Vorgang in die Geschichte der Bodenseedampfschiffahrt eingeführt wurde.

Hinsichtlich der Gewinnung des Personals für die neue Anstalt befand sich Österreich, der einzige Uferstaat des Bodensees, der zugleich an die offene See grenzt, in einer besonders günstigen Lage, welche die Regierung auch benützte. Dieselbe entnahm nämlich dieses Personal, von dem Vorstande ihrer geschäftsleitenden Behörde in Bregenz herab bis zum letzten Matrosen, in der Hauptsache aus dem Personalbestande der österreichischen Kriegs- und Handelsmarine und verschaffte sich dergestalt sofort ein für den Dienst vorgeschultes Personal für die neue österreichische Bodenseedampfschiffahrt. Allerdings ergab sich dabei für den Anfang insofern eine gewisse Schwierigkeit, als sich die an die große Wasserfläche des Meeres gewöhnte Bemannung der Dampfschiffe erst in die bescheidenen Verhältnisse des Bodensees hineinfinden mußte. Um dieses Hineinfinden anzubahnen, betätigte das österreichische Schiffspersonal vor der Betriebseröffnung der neuen österreichischen Anstalt entsprechende Instruktionsfahrten auf den bayerischen Dampfschiffen. In der Folge aber bildete die Entnahme des österreichischen Personals aus der Marine des Kaiserstaates immerhin die Grundlage jenes „maritimen Zuges“, welcher im letzten Zeitabschnitte der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt in dieser — nicht zum Nachteile derselben — mehr und mehr zur Geltung gelangte und weiter unten noch besonders erörtert werden wird. —

Die Betriebseröffnung der neuen österreichischen Bodenseedampfschiffahrt war anfänglich auf den 1. August, dann auf den 1. September 1884 festgesetzt gewesen, fand aber tatsächlich — im Zusammenhange mit der am 21. September 1884 erfolgten Aufnahme des durchgehenden Betriebes der Arlbergbahn — erst am 15. September 1884 statt. Die damals unter persönlicher Anteilnahme des Kaisers Franz Joseph I. in Bregenz stattgefundenen, bei der Entstehungsgeschichte der Arlbergbahn bereits erwähnten Festlichkeiten galten ebenmäßig der Betriebseröffnung der Arlbergbahn, wie der österreichischen Bodenseedampfschiffahrt, beides bedeutungsvolle Ereignisse in dem Verkehrsleben des Kaiserstaates.

Der Kaiser selbst begrüßte während der Festtage unter Benützung der neuen österreichischen Dampfschiffe den König von Württemberg auf dessen schönem Schlosse in Friedrichshafen und den Großherzog von Baden auf dessen reizendem Sommersitze auf der Insel Mainau.

Die neue österreichische Staatsdampfschiffahrt entwickelte alsbald

eine sehr rege Tätigkeit. Einerseits trat dieselbe den bestehenden allgemeinen Vereinbarungen bei, anderseits traf sie spezielle Abmachungen mit einzelnen der übrigen Dampfschiffahrtsanstalten. Besonderes Augenmerk wendete sie von Anfang an dem direkten Schiffsverkehre zwischen Bregenz und Konstanz zu. Über alle diese Verhältnisse wird weiter unten näher gehandelt werden.

Der Hafen von Bregenz, welches zuerst die einzige Station der neuen österreichischen Bodenseedampfschiffahrt gebildet hatte, erfreute sich fortgesetzter Verbesserung und Ausgestaltung. Im Jahre 1893 wurde Hard als neue österreichische Dampfschiffstation eröffnet.[1])

An neuen Fahrzeugen wurden seit der Betriebseröffnung vom Jahre 1884 in Dienst gestellt:

1885 der Salondampfer „Kaiser Franz Joseph I.", dann
die beiden Propellerboote „Karoline", für Gesellschaftsfahrten, und „Bregenz", als Schlepper für den Trajektdienst, ferner
1886 der Salondampfer „Kaiserin Elisabeth", und weiter
1892 der Salondampfer „Kaiserin Maria Theresia".

Die genannten Fahrzeuge wurden zumeist von österreichischen, zum Teil auch von sächsischen Werken erbaut.

Die junge österreichische Staatsdampfschiffahrt wurde bald nach ihrem Entstehen in eine unheilvolle Schiffskatastrophe verwickelt, indem die „Habsburg" am Abend des 8. Oktober 1887 den aus dem Hafen von Lindau ausfahrenden bayerischen Dampfer „Stadt Lindau" unweit des Hafens selbst durch ihren Anprall zum Sinken brachte, wobei drei Reisende, die sich in den Kajüten befanden und aus denselben nicht mehr entfernt werden konnten, ertranken.[2])

Von eigenen Unfällen blieb die österreichische Staatsdampfschiffahrt während des in Rede stehenden Zeitabschnittes verschont.

Bezüglich des Anlagekapitals oder „Investitionsaufwandes" derselben, sowie ihrer Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse vgl. Teil II Kap. IV Ziff. 2, dann die Tabelle XII und XIII.

Die österreichische Staatsdampfschiffahrt, die jüngste Dampfschiffahrtsanstalt des Bodensees, trat zwar erst spät, dafür aber den Machtverhältnissen des weitaus größten Uferstaates angemessen mit einem gewissen Schwergewichte in die Reihe der älteren Anstalten ein. Im Zusamenhange mit der neuen hochbedeutsamen Arlbergbahn verfolgte und errang sie zielbewußt und tatkräftig eine tiefgreifende Umgestaltung

---

[1]) Vgl. Tabelle V Anm. 9.

[2]) Der österreichische Dampfer, welcher am 8. Oktober 1887 die „Stadt Lindau" zum Sinken brachte, war die „Habsburg", und nicht wie in „Wirtschaftsstudien" XXI S. 61 versehentlich angegeben, die „Austria".

des Bodenseeverkehres im österreichischen Interesse. Ihr Erscheinen wirkte reformierend auf die Verhältnisse der V. D. V. und der Bodenseegemeinschaft und hauchte dem Fahrdienste jenen erwähnten „maritimen Zug" ein, welcher demselben zum Vorteile gereichte. Mit Recht datiert von diesem Erscheinen ab ein neuer — der letzte — Zeitabschnitt der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt.

2. Die staatliche Bodenseedampfschiffahrt in Württemberg, Bayern und Baden, als Zugehörung zu den dortigen Staatseisenbahnen. [1])

Die hier zunächst in Betracht kommenden inneren Verhältnisse der württembergischen, bayerischen und badischen Staatsdampfschiffahrt wickelten sich in dem Zeitabschnitte von 1884—1900 im allgemeinen in gleicher Weise ab, wie in dem unmittelbar vorausgegangenen.

Die geschäftsführenden Behörden derselben in Friedrichshafen, Lindau und Konstanz hatten infolge der ständig wachsenden Ausdehnung des Schiffsbetriebes allmählich an Bedeutung wesentlich gewonnen, wie schon aus dem Umstande erhellt, daß dieselben noch im Laufe des vorhergehenden Zeitabschnittes von Verwaltungen zu Inspektionen erhoben worden waren. [2])

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 47 und 48, dann für Württemberg noch Nr. 9 und für Bayern noch Nr. 50.

[2]) Am Ende des die zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt abschließenden vorwürfigen Zeitabschnittes hatten die hier einschlägigen geschäftsführenden Behörden folgende, heute noch bestehende Formation erlangt:
Württemberg: Die Kgl. Dampfschiffahrtsinspektion in Friedrichshafen ist eine der Generaldirektion der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart unmittelbar unterstellte, selbständige Behörde mit einem Inspektor an der Spitze.
Bayern: An Stelle der am 1. Januar 1862 mit der Verstaatlichung der bayerischen Dampfschiffahrt ins Leben gerufenen, dem damals bereits bestandenen Kgl. Post- und Bahnamte Lindau angegliederten, provisorischen Kgl. Dampfschiffahrtsverwaltung trat am 1. Januar 1863 das „Betriebsamt der Kgl. Bayerischen Bodenseedampfschiffahrt". Der Vorstand des genannten Post- und Bahnamtes war zugleich Vorstand dieses neuen Betriebsamtes; im übrigen bildete letzteres eine selbständige Behörde. Dem ersten Nebenbeamten desselben oblag die spezielle Wahrnehmung des nautischen Dienstes. Er besaß bis 1873 den Rang eines Verwalters, von da ab jenen eines Inspektors. Das Betriebsamt selbst war in der Hauptsache von 1863—1885 der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten, seit 1886 jener der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München unmittelbar unterstellt, in einzelnen Dienstesszweigen aber einer Mittelstelle untergeordnet. Diese Mittelstelle war: 1863—1875 das Kgl. Oberbahnamt Augsburg, seit 1876 das Kgl. Oberbahnamt Kempten. Als im Jahre 1896 der gemeinsame Vorstand des Kgl. Post- und Bahnamtes und des Betriebsamtes starb, wurde die seitherige Personalunion in dieser Vorstandschaft nicht mehr erneuert, sondern das Betriebsamt unter einem eigenen Vorstande vollständig selbständig gestellt. Seit dem Jahre 1900 besitzt dieser Vorstand den Rang eines Oberinspektors. Die Unter-

Die Veränderungen im Bestande des Schiffsmaterials der drei in Rede stehenden staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten während des hier fraglichen Zeitabschnittes waren folgende:

Zugänge:

Württemberg: Die Salondampfer:
„König Karl“ 1890 und
„Königin Charlotte“ 1893,
dann die Dampfbarkasse „Buchhorn“ für den Schleppdienst 1891;[1])

Bayern: die Salondampfer:
„Prinz-Regent“ 1889 und
„Rupprecht“ 1891;

Baden: die Salondampfer:
„Zähringen“ 1888 und
„Stadt Ueberlingen“ 1895.

Abgänge:

Württemberg: die Personendampfer:
„Königin von Württemberg“ 1882,
„Olga“ 1893 und
„Wilhelm“ (b) 1900;

Bayern: die Personendampfer:
„Stadt Lindau“ 1887 und
„Merkur“ 1888;

---

stellungsverhältnisse des Betriebsamtes nach oben blieben die gleichen, nur führt das frühere Kgl. Oberbahnamt Kempten seit dem Jahre 1902 den Titel: „Kgl. Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten“. Baden: Die Großh. Dampfschiffahrtsinspektion in Konstanz, deren Vorstand den Rang eines Betriebsoberinspektors besitzt, ist eine selbständige Behörde mit unmittelbarer Unterordnung unter die Generaldirektion der Großh. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe.

Hier möge noch ehrend jener weithin bekannten Veteranen der Bodenseedampfschiffahrt gedacht sein, welche den vorbenannten Behörden angehörten und im Laufe des letzten Zeitabschnittes der zweiten Hauptperiode mit Tod abgingen. Es war dieses zunächst der Titularoberpostmeister Siry, welcher als damaliger Vorstand des Post- und Bahnamtes Lindau im Jahre 1863 die Vorstandschaft des Betriebsamtes Lindau mitübernahm und beide bis zu seinem gegen Ende des Jahres 1896 erfolgten Ableben führte. Ihm reihten sich an: Inspektor Möller, erster Nebenbeamter des Betriebsamtes Lindau, in den Ruhestand getreten 1890 und gestorben 1893, sowie Inspektor Schaible, Vorstand der Kgl. Württembergischen Dampfschiffahrtsinspektion in Friedrichshafen, gestorben in der Aktivität 1888. Möller stand vorher im Dienste der Lindauer, Schaible in jenem der Württembergischen Gesellschaft. Beide traten bei der Verstaatlichung der Unternehmen dieser Gesellschaften in den Staatsdienst über und leisteten dort lange Zeit ersprießliche Dienste.

[1]) Die Dampfbarkasse „Buchhorn“ wurde von der „Österreichischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Nordwest“ in Dresden erbaut.

Baden: der Personendampfer:
„Mainau" 1897.

Der „Merkur" wurde noch einige Zeit als Schlepper beibehalten, dann aber endgültig außer Dienst gestellt.

Die „Stadt Lindau" wurde, wie schon weiter oben berichtet, am 8. Oktober 1887 infolge Aufstoßes der „Habsburg" in der Nähe des Hafens von Lindau das Opfer einer auch drei Menschenleben fordernden Katastrophe, ähnlich wie eine solche die Dampfboote „Ludwig" (a) (1861) und „Jura" (1864) getroffen hatte.[1])

Von weiteren Unfällen ist jener zu erwähnen, welcher den württembergischen Dampfer „Christoph" am 9. Januar 1896 bei der Einfahrt in den Hafen von Rorschach traf und erneute Veranlassung zu der alten Klage über die Ungenügsamkeit dieses Hafens gab.

Von Hafenbauten während dieses Zeitabschnittes ist insbesondere die wiederholte Neugestaltung des Hafens von Konstanz hervorzuheben. Dieselbe erfolgte in den Jahren 1890 und 1891 und bestand darin, daß der Molo, welcher bis dahin den (nördlichen) älteren Personenhafen und den (südlichen) neueren Trajekthafen trennte, verkürzt und hierdurch die beiden seitherigen getrennten Hafenbecken zu einem einzigen großen vereinigt wurden, dessen alleinige Ein- und Ausfahrt nun die verbreiterte Lucke des seitherigen Trajekthafens darstellt. In Betrieb genommen wurde der neugestaltete Hafen am 12. August 1891.[2])

---

[1]) Bayern berief sofort nach dem Unfalle telegraphisch einen Taucher aus Hamburg zur Untersuchung des Wrackes, dessen Masten und Kamin man von dem Hafenplatze in Lindau aus über das Wasser emporragen sah, und entbot zugleich eine Kommission unparteiischer Sachverständiger behufs objektiven Sachbefundes nach Lindau. Ueber die Tätigkeit dieser Kommission wird weiter unten gehandelt werden. Der Taucher fand die „Stadt Lindau" zwischen Vordermast und Kamin auf etwa zwei Drittel ihrer Breite durchschnitten. Das Wrack wurde, da seine Lage ein Schiffahrtshindernis bildete, unter Leitung des Tauchers mit großer Mühe gehoben und, da eine Wiederherstellung desselben sich nicht lohnte, als Altmaterial verkauft. Der Vorfall selbst hatte weithin Aufmerksamkeit erregt und befaßten sich mit demselben nicht nur die Presse, sondern auch die eben versammelten parlamentarischen Körperschaften in München und in Wien. Die bayerischen und die österreichischen Gerichte griffen den Fall vom strafrechtlichen Gesichtspunkte aus auf. Von österreichischer Seite erfolgte zuerst die Verurteilung des Kapitäns der „Habsburg", womit die hereinspielende völkerrechtliche Frage wegen des Gerichtsstandes auf dem Bodensee für diesen Fall erledigt erschien. Die Entschädigungsansprüche Bayerns wurden seitens Österreichs im Vergleichswege erledigt.

[2]) Die Verhältnisse der neuen Hafeneinfahrt in Konstanz erregten anfangs bei den Kapitänen der auswärtigen Dampfschiffahrtsanstalten einige Bedenken, welche in einer Denkschrift der diesen Kapitänen vorgesetzten Behörden Ausdruck fanden. Nachdem Baden seinerseits in einer Gegendenkschrift vom 14. Februar 1891 diesen

Von der wünschenswerten Vergrößerung des Hafens in **Lindau**, bei dessen seinerzeitiger Erstellung der Dampfbootverkehr noch ein weit beschränkterer gewesen war, wurde mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, welche die dortigen lokalen Verhältnisse einer solchen Vergrößerung — ebenso wie jener des Bahnhofes — entgegenstellen, einstweilen abgesehen.

An neuen Dampfschiffstationen wurden eröffnet:

Bayern: Bad Schachen bei Lindau 1894;[1])

Baden: Staad bei Konstanz 1889.[2])

Außerdem ergaben sich hinsichtlich der badischen Stationen am Ueberlinger See seit der im Jahre 1895 erfolgten Betriebseröffnung der Teilstrecke Stahringen-Ueberlingen der Gürtelbahn nachverzeichnete Änderungen: neu eröffnet wurde die Dampfschiffstation **Ueberlingen Bahnhof**, vollständig aufgehoben die Dampfschiffstation **Sipplingen**, aus dem regelmäßigen Dampfschiffverkehr wurden ausgeschaltet die Dampfschiffstationen **Bodman** und **Ludwigshafen**. Die letztere hatte einst eine hervorragende Stellung im Bodenseeverkehre überhaupt und in der Entwicklungsgeschichte der Bodenseedampfschiffahrt insbesondere eingenommen, ging nun aber durch die Eisenbahn ihrer Bedeutung für den Seeverkehr verlustig.[3])

Anlangend die Frequenzverhältnisse und die Finanzgebahrung der drei hier behandelten staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten für den Zeit-

---

Bedenken aufklärend entgegengetreten war, gelangte der Gegenstand am 17. Februar 1892 auf einer Spezialkonferenz in Konstanz zwischen Vertretern sämtlicher Verwaltungen zur Verhandlung. Nach dem Ergebnisse dieser Konferenz blieb die Hafeneinfahrt in Konstanz in ihrer neuen Gestaltung bestehen, wogegen den vorgebrachten Bedenken durch verschiedene Maßnahmen, wie Ausbaggerungen, neue Seezeichen, vermehrte Hafensignale u. s. w. tunlichst Rechnung getragen wurde.

[1]) Bad Schachen ist nur Sommerstation.

[2]) Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wurde, wie hier ergänzend angeführt werden will, durch Baden die weitere Dampfschiffstation **Waldhaus Jakob** bei Konstanz eröffnet. (Vgl. Tabelle V Anm. 5.)

[3]) Die Befahrung von Ludwigshafen und Bodman wurde zunächst auf zwei Wochentage während der Sommermonate beschränkt. Später wurden die betreffenden Sommerkurse überhaupt nicht mehr auf die beiden fraglichen Orte erstreckt und Fahrten dorthin nur für besondere Fälle vorbehalten. Hingegen richtete eine Privatgesellschaft regelmäßige Motorbootfahrten zwischen Bodman und Ludwigshafen ein. Seit neuester Zeit besteht zwischen diesen beiden Orten wieder ein auf Sonn- und Feiertage beschränkter Sommerdienst der badischen Staatsdampfschiffahrt. Nach der Jahrhundertwende wurde noch anläßlich der Betriebseröffnung der Reststrecke Ueberlingen-Friedrichshafen der Gürtelbahn die seitherige badische Dampfschiffstation Nußdorf am Ueberlinger See vollständig eingezogen. (Vgl. Tabelle V Anm. 12.)

abschnitt von 1884—1900 vgl. Teil II Kap. IV Ziff. 2, dann die Tabellen VII, IX, X und XIII.[1])

Eine besondere Erinnerung sei hier noch jenen vielfachen Fahrten gewidmet, welche der greise Kaiser Wilhelm I. bis zu seinem Lebensende über den sommerlich glänzenden Bodensee unternahm. Nachdem er zu dem Besuche, welchen er zum erstenmal als Kaiser im Sommer 1871 bei dem nahverwandten badischen Hofe auf der Mainau machte, das nach ihm benannte neue badische Salonschiff auf dessen Erstlingsfahrt benützt hatte, diente ihm das gleiche Schiff von da ab fast Jahr für Jahr zur Überfahrt über den Bodensee bei seinen Reisen von der Mainau nach Bad Gastein. Die letzte derartige Fahrt unternahm Kaiser Wilhelm I. am 18. Juli 1887 und erhielt dieselbe eine ergreifende Weihe durch die herzliche Begrüßung des Kaisers seitens des Prinz-Regenten Luitpold von Bayern im Hafen von Bregenz.[2])

Und auch Kaiser Wilhelm II. durchquerte auf dem gleichen stolzen Schiffe den Bodensee, als er im Herbst 1888, als neues Reichsoberhaupt, den süddeutschen Höfen seinen ersten feierlichen Besuch abstattete.

3. Die Bodenseedampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft. Die Einleitung zur Verstaatlichung derselben.

Der vorwürfige Zeitabschnitt war für das Gesamtunternehmen der Nordostbahn-Gesellschaft der letzte seines Bestehens. Die Signatur dieses Zeitabschnittes bedeutete für die genannte Gesellschaft die Fortdauer und die Steigerung der schon im vorausgegangenen Zeitabschnitte entstandenen Reibungen mit der Bundesgewalt bezüglich des Dampfschiffahrtsbetriebes der Gesellschaft, bis schließlich gegen das Ende des Zeitabschnittes die Gewißheit der Absorbierung des Gesamtunternehmens der Gesellschaft durch die Bundesgewalt festgestellt erschien.

Trotzdem leistete die Bodenseedampfschiffahrt der Nordostbahn auch

---

[1]) Eine besondere Erscheinung in den Frequenzverhältnissen bilden seit längerer Zeit die unter Benützung der Dampfschiffahrt alljährlich wiederkehrenden Reunionen der Offizierkorps der am Bodensee und in dessen Nähe gelegenen Garnisonsorte der drei deutschen Uferstaaten mit jeweiliger kameradschaftlicher Anteilnahme des österreichischen Offizierkorps in Bregenz. — Eine Nachahmung stellen die in neuerer Zeit aufgekommenen Reunionen der am Bodensee stationierten Verkehrsbeamten und ebenso Zollbeamten aller fünf Uferstaaten dar.

[2]) S. Ue. Nr. 1 b Heft XVII und XXXII.

in diesem Schlußabschnitte ihres Bestehens noch alles, was sie unter den gegebenen Verhältnissen zu leisten vermochte.

Anlangend den Schiffspark ergaben sich folgende Änderungen:

Zugänge:

die Salondampfer „Helvetia“ 1887, „Säntis“ 1892 und „St. Gotthard“ 1897.

Abgänge:

die Personendampfer „Rhein“ (a) 1885, „Stadt Schaffhausen“ 1892 und „St. Gallen“ (a) 1897.

Die Gesellschaft ließ sich angelegen sein, die Einrichtungen des Hafens von Romanshorn, welches sich durch seine überaus günstige Verkehrslage zum bedeutendsten Handels- und Speditionsplatze am Bodensee emporgeschwungen hatte, stets weiter auszugestalten und zu verbessern. Die Verhältnisse des Hafens von Rorschach, über welche sich stets lautere Klagen erhoben, blieben sich in der Hauptsache gleich. Indessen hatte die Regierung des Kantons St. Gallen gegen das Ende des Zeitabschnittes immerhin das Mißliche der bestehenden Zustände anerkannt und Abhilfe in Aussicht gestellt, wie dieses weiter unten erörtert werden wird.

Im Gebiete der Nordostbahn erhielten Arbon und Uttwyl aufs neue Dampfschiffstationen. Von den eigenartigen Verhältnissen Arbons wird später eingehender gehandelt werden; Uttwyl, welches zur Zeit der alten Segelschiffahrt eine gewisse Bedeutung besaß, hat dieselbe im allgemeinen eingebüßt und kommt zumeist nur mehr für den Ausflugsverkehr in Betracht.

Hinsichtlich der Finanzlage überhaupt, sowie der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der einzelnen Jahre des vorwürfigen Zeitabschnittes bieten Teil II Kap. IV Ziff. 2, sowie Tabelle VIII entsprechende Anhaltspunkte.

Über die fortschreitende Zuspitzung der Verhältnisse zwischen der Nordostbahn und der schweizerischen Bundesgewalt ist in Kürze folgendes zu bemerken:

Wie bei Besprechung des letztabgewichenen Zeitabschnittes erörtert, suchte der Bundesrat durch Verordnung vom 24. November 1882 dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement eine Einwirkung auf den Frachtverkehr der schweizerischen Dampfschiffahrtsanstalten zu sichern, wie solchen dieses Departement vorher nie geltend gemacht hatte. Die Nordostbahn verhielt sich aber diesem Versuche gegenüber fortgesetzt ablehnend.

Daraufhin erließ der Bundesrat am 20. Juni 1887 einen Be-

schluß, welcher die fragliche Verordnung in erschöpfender Weise erläuterte und die Einwirkung des genannten Departements auf die Tarife und Transportreglements der Dampfschiffahrtsanstalten, gleichviel ob solche Personen, Gepäck oder Güter betrafen, sowie das Recht dieses Departements zur Einsichtnahme von allen die Organisation und den Betrieb der Dampfschiffahrtsanstalten betreffenden Akten und Verträgen ausdrücklich statuierte. Die Nordostbahn fühlte sich durch diesen Beschluß des Bundesrates „in ihren verfassungsmäßigen und gesetzlichen Rechten gefährdet“ und ersuchte mit Eingabe vom 31. Oktober 1887 denselben um dessen Zurücknahme. Allein der Bundesrat wies diese Eingabe bereits am 15. November gl. Jahres ab.

Gegen diese Abweisung legte die Nordostbahn am 23. Mai 1888 Beschwerde an die Bundesversammlung ein. In der bezüglichen, auch dem Drucke übergebenen Beschwerdeschrift führte die Nordostbahn aus, wie sie „Grund zu der Annahme habe, daß der bundesräthliche Beschluß vom 20. Juni 1887, wenn nicht einzig, so doch in der Hauptsache ihre Dampfschiffunternehmungen im Auge habe“, bezeichnete das Vorgehen gegen sie als „administrativen Übergriff“ und bat schließlich darum, daß „die Bundesversammlung den Bundesrath einladen möge, seinen Beschluß vom 20. Juni 1887, als mit der Bundesverfassung und der Bundesgesetzgebung nicht vereinbar, zurückzunehmen“.[1])

Der auf diese Beschwerde ergangene Bundesbeschluß vom 18. April 1889 stellte legislatorische Regelung der Angelegenheit in Aussicht. Nachdem die Sache sodann längere Zeit wieder beruht hatte, erließ der Bundesrat am 18. Februar 1896 eine neue Verordnung „den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und anderen, mit Motoren versehenen Schiffen auf den schweizerischen Gewässern betreffend“, gemäß welcher auch die schweizerische Bodenseedampfschiffahrt überhaupt unter Aufhebung der seitherigen kantonalen Aufsicht jener des Bundes förmlich unterstellt wurde.[2])

Diese neue Verordnung stand in innigem Zusammenhange mit dem damals schon sehr stark hervortretenden Bestreben des Bundesrates, seine Einwirkung auf das gesamte Verkehrswesen der Schweiz tunlichst zu steigern, welches Bestreben im nächstfolgenden Jahre durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 über die Verstaatlichung der schweizerischen Haupteisenbahnen weiteren folgenschweren Ausdruck erhielt.

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 49.

[2]) Die schweizerischen Dampfschiffahrtsgesellschaften begründeten gegenüber den Bestrebungen des Bundes zur gemeinsamen Wahrung ihrer Interessen einen „Verband der schweizerischen Dampfschiffahrtsunternehmungen“. Für die Nordostbahn dürfte derselbe bei der gegebenen Sachlage keine besondere praktische Bedeutung mehr besessen haben.

Unter diesen Haupteisenbahnen befand sich auch die Nordostbahn. Somit war gegen das Ende des hier zu betrachtenden Zeitabschnittes die Verstaatlichung auch der Bodenseedampfschiffahrt der Nordostbahn gesetzlich festgelegt. Dieselbe erfolgte, wie weiter unten erörtert werden wird, knapp nach dem Ende des Zeitabschnittes, welcher mit dem Abschlusse der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt zusammenfiel.[1])

4. Die Schweizerische Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen.[2])

Die Gesellschaft führte auch zu Anfang des Zeitabschnittes von 1884—1900 ihren Betrieb mit der Beschränkung durch, daß sie nach Fortfall der früheren badischen Subvention an den badischen Ufern des Untersees nur mehr die Station Radolfzell, und zwar lediglich einmal in der Woche befuhr. Nachdem aber die dortigen übrigen badischen Uferorte, insbesondere jene, welche vorher schon einmal in die Dampfschiffahrt einbezogen gewesen waren, fortgesetzt auf ihre Wiedereinbeziehung in den Dampfschiffverkehr drängten, schloß Baden nachfolgend neuerdings mehrfache Subventionsverträge mit der Schaffhausener Gesellschaft über Aufnahme weiterer badischer Uferorte am Untersee in ihren Betrieb ab. So hatte sich zu Ende des Zeitabschnittes jene Anzahl von Dampfschiffstationen an den badischen Ufern des Untersees herausgebildet, wie sie heute noch besteht.[3])

Die badische Subvention für die Schaffhausener Gesellschaft betrug zuerst 3680, später 4600 und schließlich 5600 Frcs. im Jahre. Da die Gesellschaft trotzdem mit mehrfachen, auf die Befahrung der badischen Uferorte erlaufenen Fehlbeträgen zu rechnen hatte, wurden gegen Ende des Zeitabschnittes Verhandlungen über eine künftige Neuregelung der badischen Jahressubvention eingeleitet, welche dann auch nachgehends eine sehr wesentliche Erhöhung erfuhr.[4])

---

[1]) Das Jahrhundert sollte nicht ablaufen, ohne daß durch einen im Jahre 1897 unter dem Dienstpersonal der Nordostbahn erfolgten Strikeausbruch eine bisher in der Bodenseedampfschiffahrt unbekannte Erscheinung bei derselben eintrat. Der Schiffahrtsdienst der Nordostbahn erlitt erhebliche Störungen, der Trajektdienst ruhte gänzlich, die von der Nordostbahn auszuführenden Personenfahrten übernahm Bayern bis zur Beendigung des Strikes.

[2]) Vgl. S. Ü. Nr. 54 und 55.

[3]) Hierzu kam nach der Jahrhundertwende noch als neue Dampfschiffstation: Petershausen bei Konstanz (1901).

[4]) Diese Erhöhung erfolgte durch Vertrag zwischen der Generaldirektion der Großh. Badischen Staatseisenbahnen und der Schaffhausener Gesellschaft vom 16./21. Juli 1903. Der Vertrag sichert der Gesellschaft für 15 Jahre eine jährliche,

Mit Rücksicht auf die Ausdehnung ihres Fahrdienstes überhaupt, welche sich aus der Bedienung weiterer Stationen am Untersee ergab, ließ die Gesellschaft durch die Firma Gebrüder Sulzer in Winterthur ein neues kleines Doppelschraubenboot erbauen, das im Jahre 1892 unter dem Namen „Rhein" (b) in den Dienst gestellt wurde. Da sich aber das Fassungsvermögen desselben als ungenügend erwies, erkaufte die Schaffhausener Gesellschaft von der Nordostbahn im Jahre 1894 das Schleppschiff „Schwan" und ließ dasselbe als Personenanhängeschiff zum „Rhein" (b) ausrüsten. Der „Rhein" (b) selbst aber scheint seiner Bestimmung nicht entsprochen zu haben, denn die Schaffhausener Gesellschaft verkaufte denselben im Jahre 1899 an die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Neuenburger See, worauf der „Schwan" wieder als gewöhnliches Schleppboot in Verwendung genommen wurde.

Nach Abgang des „Rhein" (b) nahm die Schaffhausener Gesellschaft leihweise ältere Dampfschiffe zunächst der badischen, dann der württembergischen Staatsdampfschiffahrt in Verwendung. Unter letzteren befand sich auch das Dampfboot „Mömpelgard", ihr einstiges eigenes Schiff „Hohenklingen". Aus dieser leihweisen Verwendung des Bootes „Mömpelgard" ergab sich bald nach der Jahrhundertwende der mehrfach erwähnte Rückkauf dieses Schiffes durch die Schaffhausener Gesellschaft.[1])

An größeren Unfällen hatte die Gesellschaft zu verzeichnen: das Auffahren der „Schweiz" am Ufer nächst Berlingen bei dichtem Schneegestöber am 2. Februar 1886 (mit dreitägigem Festsitzen), dann das in der Nacht auf den 13. Oktober 1890 durch böswillige Hand veranlaßte zeitweilige Sinken des „Arenaberg" auf der Werfte von Schaffhausen. Ferner ist hier des am 13. September 1896 erfolgten Zusammenbruches des hölzernen Landungssteges der Station Büsingen unter einer gedrängten Menschenmenge, wobei zwei Personen ertranken, zu gedenken.[2])

Auch unter länger andauernden Zugefrieren des Untersees, z. B. im Winter 1893/94 während 37, dann im Winter 1894/95 während 31 Tagen und ebenso unter zeitweiligen außergewöhnlichen Nieder-

---

im Abrechnungswege festzusetzende Subvention Badens bis zum Höchstbetrage von 19 625 Frcs. = 17 500 M. D. R. W. zu.

[1]) Vgl. S. 95 Anm. 2. Zum Rückkaufe und notwendigen Umbaue des Schiffes gewährten die Regierungen der Kantone Schaffhausen und Thurgau der Schaffhausener Gesellschaft je ein unverzinsliches Darlehen von 15000 Frcs., zurückzahlbar in 15 Jahren vom Jahre 1901 ab.

[2]) Die Instandhaltung des Landungssteges in Büsingen (Baden) obliegt der dortigen Gemeindeverwaltung.

wasserständen des Rheins hatte die Gesellschaft mehrfach zu leiden. Dabei war dieselbe indessen stets für ausgiebige Baggerungen im Rheine besorgt, wofür sie u. a. im Winter 1884/85 einschließlich der Beisteuer der Kantone Schaffhausen und Thurgau den Betrag von 7000 Frcs. verausgabte.

Gegen Ende des hier fraglichen Zeitabschnittes trat ein für die Schaffhausener Gesellschaft schwerwiegendes Verkehrsereignis ein. Es war dieses die Betriebseröffnung der Strecke Etzwylen-Schaffhausen der Nordostbahn, welche von Etzwylen bis Feuerthalen am 1. November 1894, von da bis Schaffhausen am 1. April 1895 stattfand. Durch die Betriebseröffnung dieser Strecke im Zusammenhange mit der seit dem Jahre 1875 bereits im Betriebe stehenden Strecke Etzwylen-Konstanz, zuerst der vormaligen Nationalbahn, seit dem Jahre 1880 aber ebenfalls der Nordostbahn zugehörig, war nunmehr eine dicht neben dem ganzen Wasserwege von Schaffhausen bis Konstanz hinziehende Eisenbahnverbindung gegeben. Und wie seinerzeit die Betriebseröffnung der Strecke Etzwylen-Konstanz die Benützung der Dampfboote auf dem gleichen Teile des Wasserweges zwischen Schaffhausen und Konstanz in empfindlichster Weise unterbunden hatte, so trat nun die ebenmäßige Erscheinung für diesen g a n z e n Weg zutage.

Die Schaffhausener Gesellschaft dachte deshalb daran, den Rhein überhaupt nur mehr in den vier Sommermonaten und da nur in verringertem Maße, in den übrigen acht Monaten aber überhaupt gar nicht mehr zu befahren und in diesen acht Monaten ihren Dienst unter Verwendung nur eines einzigen Schiffes auf den Untersee zu beschränken. Jedoch kam dieselbe von diesem Plane wieder ab und begnügte sich mit anders gearteten, weniger radikalen Einschränkungen ihres Dienstes.[1])

Wie sich die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Gesellschaft unter den verschiedenen Wandlungen ihrer Verkehrslage in dem letzten Zeitabschnitte der zweiten Hauptperiode gestalteten, ist aus der Tabelle XI zu entnehmen.

---

[1]) Die Strecke Etzwylen-Schaffhausen war eine von den sog. „Moratoriumsbahnen" der Nordostbahn. Mit diesem Namen wurden, wie bereits dargelegt, jene Strecken bezeichnet, hinsichtlich deren der Nordostbahn mit Rücksicht auf ihre zeitweise ungünstige finanzielle Lage die konzessionsmäßig bestimmten Vollendungstermine seitens der Bundesgewalt durch besondere Moratorien erstreckt wurden. Das Moratorium des Bundes, welches der Nordostbahn den Vollendungstermin der Strecke Etzwylen-Schaffhausen verlängerte, kam in seinen Wirkungen indirekt auch der Schaffhausener Gesellschaft zugut. Nach dem Uebergange des Gesamtnetzes der Nordostbahn an den Bund im Jahre 1902 ist aus dem Wettbewerbe der Nordostbahn gegenüber der Schaffhausener Gesellschaft auf der Strecke Schaffhausen-Etzwylen-Konstanz ein solcher der Bundesbahnen geworden.

In den Jahren 1884/85 und 1885/86, mit welchen dieser Zeitabschnitt begann, leistete die Gesellschaft, der früher angenommenen Gepflogenheit entsprechend, noch Rückzahlungen aus den Betriebsüberschüssen auf die einzelnen Aktien. Dadurch verringerte sich das Gesamtaktienkapital im Jahre 1886 auf 552 Aktien zu 200 Frcs. = zusammen 110 400 Frcs. Von da ab fanden solche Rückzahlungen nicht mehr statt, so daß der eben angegebene Betrag des Aktienkapitals auch jetzt noch besteht. Hingegen erfolgten von dem genannten Zeitpunkte ab für jene Jahre, für welche die gesellschaftliche Bilanz dieses gestattete, wieder Dividendenzahlungen an die Aktionäre. —

Die Stellung der jüngeren Schaffhausener Gesellschaft, als der einzigen, nicht mit einer Eisenbahn verbundenen und dabei auf das Nebenbecken des Bodensees und die anschließende Rheinstrecke beschränkten Dampfschiffahrtsanstalt, im Bodenseeverkehre ist eine eigenartige und schwierige. Ihrem Bestreben, trotz dieser Schwierigkeiten ihrer selbstgesetzten Aufgabe gerecht zu bleiben, kann die Anerkennung nicht versagt werden.

B. Die internationale staatliche Fürsorge für die Bodenseedampfschiffahrt.[1])

Wie im Jahre 1867 der durch einen Zusammenstoß herbeigeführte Untergang des bayerischen Dampfers „Jura“[2]) die Veranlassung war, daß die im Jahre 1855 ergebnislos verlaufenen Verhandlungen von Vertretern der Regierungen sämtlicher Uferstaaten über die Vereinbarung einer gemeinsamen Schiffahrts- und Hafenordnung zur Wiederaufnahme gelangten und sodann zum Erlasse der J. S. H. O. führten, gab zwanzig Jahre später die mehrfach berührte Katastrophe, welche den bayerischen Dampfer „Stadt Lindau“ traf, den Anstoß zur ersten Revision dieser bis dahin unverändert in Kraft gebliebenen J. S. H. O.

Die von der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen sofort nach diesem Unfalle behufs objektiven Sachbefundes einberufene, oben schon erwähnte „Internationale Kommission unparteiischer Sachverständiger“[3]) war zusammengesetzt aus je einem württembergischen, badischen, dann Nordostbahn-Oberbeamten. Die Kommission tagte in Lindau unter Anwesenheit von Vertretern der

---

[1]) Auch für diesen Abschnitt treffen im allgemeinen die Bemerkungen zu, welche zu den beiden früheren Abschnitten mit der gleichen Überschrift auf S. 75 Anm. 2 und S. 107 Anm. 1 gemacht wurden.

[2]) Vgl. S. 107 f.

[3]) Vgl. S. 142 Anm. 1.

Generaldirektionen zu München und zu Wien vom 11. bis 13. Oktober 1887, behielt sich aber ihren Ausspruch für später vor. Derselbe erörterte ohne bestimmte Stellungnahme zu der Schuldfrage im gegebenen Falle in seinem vom 16. November 1887 datierten „Anhange" in motivierter Weise, daß die Sicherheitsvorschriften für den Fahrdienst der Dampfschiffe auf dem Bodensee, wie solche in der J. S. H. O. vom 22. September 1867 enthalten, einer Revision bedürftig erscheinen möchten, da seit den in Mitte gelegenen zwanzig Jahren seit Erlaß dieser Vorschriften der Dampfschiffverkehr auf dem Bodensee sich bedeutend verdichtet habe.

Nachdem Österreich hierauf sich bereits am 26. November 1887 für eine solche Revision ausgesprochen und eine Inspektorenkonferenz sich hienach auftragsgemäß mit Vorschlägen für eine Neuredaktion des hauptsächlich die Sicherheitsvorschriften behandelnden Art. 16 der J. S. H. O. befaßt hatte, trat auf Einladung der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, als damaliger Vorsitzenden der V. D. V.*,[1]) am 5. Mai 1888 zu Bregenz eine außerordentliche V. D. V.-Kfz.* zur Beratung der Angelegenheit zusammen; dieselbe tagte bis zum 7. gl. Monats. Auf dieser Konferenz wurde zunächst die Vorfrage erledigt, ob die V. D. V.* eine Revision der J. S. H. O. von 1867 anstreben oder ihrerseits blos eine präzisierte Vollzugsvorschrift zu derselben erlassen sollten. Die Entscheidung fiel dahin, daß eine förmliche Revision der J. S. H. O. anzustreben sei, die bei der Eigenart der letzteren als Staatsvertrag zwischen den Regierungen aller Uferstaaten sachgemäß nur im Wege des Abschlusses eines neuen solchen Vertrages erfolgen könne, und daß von den V. D. V.* ein gemeinsamer Entwurf für eine solche Revision aufzustellen sei, welchen sodann jede einzelne Verwaltung ihrer vorgesetzten Regierung mit der Bitte um weiteres bezügliches diplomatisches Vorgehen zu unterbreiten habe. Es folgte dann an der Hand der erwähnten Vorschläge der Inspektoren über eine Neuredaktion des Art. 16 der bestehenden J. S. H. O., ferner eines von Österreich eingebrachten Entwurfes zur Umgestaltung dieser J. S. H. O., sowie an der Hand einiger von württembergischer und bayerischer Seite vorgelegter einschlägiger Einzelanträge die Fixierung der Gesichtspunkte für die Revision der J. S. H. O. vom 22. September 1867. Dabei herrschte Übereinstimmung, daß gerade auf die Neufassung des Art. 16 dieser J. S. H. O. und speziell auf die genaueste Präzisierung der darin enthaltenen Bestimmungen hinsichtlich der Positionslichter der Dampfschiffe, als deren hochwichtiger optischer Nachtsignale, eine ganz besondere Aufmerksamkeit zu richten sei.

[1]) Über die Bedeutung des * hinter V. D. V. und V. D. V.-Kfz. vgl. S. 156.

Weiter wurde angenommen, daß die „Allgemeine Signalordnung", d. h. die Zusammenfassung aller jener (akustischen) Signale, „welche zum Vollzuge, beziehungsweise Verständnisse der J. S. H. O. dienen, oder irgendwie auf die Betriebssicherheit Bezug haben", einen integrierenden Bestandteil der J. S. H. O. selbst zu bilden habe. Anderweitige, mit der „Allgemeinen Signalordnung" nicht im Widerspruche stehende und lediglich der Erleichterung des Verkehres dienende Signale sollten künftig auch von einzelnen Verwaltungen für sich eingeführt, beziehungsweise mit anderen Verwaltungen vereinbart werden können.

Schließlich wurde eine Kommission mit der Aufgabe eingesetzt, nach diesen Gesichtspunkten den vollständigen Entwurf für eine neue J. S. H. O. zur weiteren Beratung auf einer späteren V. D. V.-Kfz.* zu erstellen. Die Kommission war aus je einem Vertreter der sämtlichen fünf Verwaltungen zusammengesetzt und behielt Bayern auch für die Zeit nach dem statutenmäßigen Ablaufe seines Vorsitzes im Verbande der V. D. V.* die Leitung der in Frage stehenden Spezialangelegenheit bei. Die Kommission tagte zur stückweisen Förderung ihrer Arbeit am 12. und 13. Juli 1888 zu Arbon und vom 25. bis 28. Februar 1889 zu Heilbronn, worauf die weitere V. D. V.-Kfz.* zur Schlußberatung über den von der Komission derart erstellten Entwurf vom 9. bis 12. Juli 1889 in Friedrichshafen stattfand. Der daselbst endgiltig vereinbarte Entwurf wurde sodann von jeder einzelnen Dampfschiffahrtsverwaltung ihrer vorgesetzten Regierung mit der Bitte unterbreitet, die J. S. H. O. vom Jahre 1867 durch einen neuen, auf Grund dieses Entwurfes beruhenden Staatsvertrag ersetzen zu wollen.

Die Regierungen erkannten die sachliche Begründung des Entwurfes an, entschlossen sich aber aus formalen Erwägungen zu einer anderen, als der beantragten Behandlung der Sache. Dieselben kamen vielmehr dahin überein, daß die J. S. H. O. vom Jahre 1867 als Staatsvertrag fortzubestehen habe, daß aber deren Bestimmungen, soweit sie den vorgeschrittenen Bedürfnissen des Verkehres nicht mehr genügten, in allen Uferstaaten durch gleichlautende landesrechtliche Vorschriften zu ersetzen seien. Diese Vorschriften wurden auf einer Konferenz von Vertretern der Regierungen sämtlicher Uferstaaten zu Bregenz, welcher Ort sich allmählich zur historischen Stätte für die Beratung der Sicherheitsvorschriften der Bodenseeschiffahrt herausgebildet hatte, am 6. Mai 1892 festgestellt und traten am 1. März 1893 in allen Uferstaaten gleichmäßig in Geltung. Diese sog. „Bregenzer Vereinbarungen" von 1892 bildeten die erste Revision der J. S. H. O. von 1867.

Ihr folgte rasch die zweite Revision, welche sich überwiegend mit der Präzisierung des Verhältnisses zwischen der Dampfschiffahrt und der Segelschiffahrt befaßte. Die formale Behand-

lung dieser zweiten Revision geschah in gleicher Weise, wie jene der ersten. Die Vertreter der Regierungen sämtlicher Uferstaaten setzten die Bestimmungen der zweiten Revision auf einer Konferenz zu Bregenz vom 30. Juni 1894 fest; am 1. Februar 1895 traten dieselben in allen Uferstaaten als gleichlautende Ergänzungen der als Staatsvertrag fortbestehenden J. S. H. O. von 1867 in Kraft.

Doch bald ergab sich Veranlassung zu einer dritten Revision der J. S. H. O. Dieselbe wurde geboten durch das Auftauchen einer neuen Schiffstype auf dem Bodensee, der Segel-Motor-Schiffe,[1]) deren man im Jahre 1896 bereits 16 (d. i. 40 Prozent aller damals vorhandenen größeren Segelschiffe) zählte. Sie bildeten hauptsächlich bei Nacht eine Gefahr für die Dampfschiffe, indem sie die gleichen Lichtersignale wie diese führten, nicht aber auch die durch diese Signale vorgeschriebenen Ausweicheregeln der Dampfschiffe befolgten, keinen festen Kurs einhielten u. s. w.

In erster Linie beschäftigten sich die beiden Inspektorenkonferenzen zu Bregenz vom 26. Februar und zu Konstanz vom 30. Juni 1896 mit der Sache. Eine auf der letztgenannten Konferenz gutgeheißene Denkschrift eines der Konferenzmitglieder über den Gegenstand fand die volle Zustimmung der V. D. V.-Kfz.* zu Konstanz vom 13./14. August 1896 und wurde daselbst beschlossen, daß jede einzelne Verwaltung diese Denkschrift ihrer vorgesetzten Oberbehörde mit der gleichmäßigen Bitte unterbreiten solle, „in Anbetracht der eminenten Gefahr, welche dieses Verhalten der Segel-Motor-Schiffe für den Schiffahrtsbetrieb auf dem Bodensee überhaupt mit sich bringe, entsprechende Abhilfe herbeiführen zu wollen".

Daraufhin fand zu Konstanz am 8. April 1899 eine Konferenz von Vertretern der Regierungen sämtlicher Uferstaaten zur Vornahme einer dritten Revision der J. S. H. O. von 1867 statt, bei welcher Bestimmungen über das künftige Verhalten der Segel-Motor-Schiffe getroffen und verschiedene andere damit zusammenhängende Punkte geregelt wurden.

Die Veröffentlichung der dritten Revision erfolgte in etwas anderer Form, als jene der ersten und zweiten Revision. Die Gesamtheit der nach den Beschlüssen der obenerwähnten Konferenz zu Konstanz am 8. April 1899 giltigen einschlägigen Bestimmungen wurde unter dem Titel „Allgemeine Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für den Bodensee", und unter Zerlegung in die beiden Hauptabschnitte: „In Kraft bleibende Bestimmungen der J. S. H. O. u. s. w. von 1867" und „Revidierte Bestimmungen der J. S. H. O. u. s. w." in eine Publikation zusammengefaßt, welche in jedem einzelnen Uferstaate für sich landesrecht-

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 63.

lich erfolgte und in allen Uferstaaten übereinstimmend am 1. Mai 1900 in Vollzug trat.

Gleichzeitig mit der ersten, zweiten und dritten Revision der J. S. H. O. vom 22. September 1867 war jeweils die als deren Annex erscheinende „Gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 28. gl. M." ebenmäßiger Revision unterstellt worden und erhielt dieselbe bei ihrer dritten Revision die gleiche formale Einteilung, wie die J. S. H. O. selbst.

Die „Allgemeinen Schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für den Bodensee, den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen nach dem Stande vom 1. Mai 1900",[1]) wie solche sich als zusammengefaßtes Resultat der im Jahre 1899 betätigten dritten Revision der J. S. H. O. und ihres obenbezeichneten Annexes ergaben, bilden das heute noch geltende Recht bezüglich der internationalen Verhältnisse der gesamten Bodenseeschiffahrt.[2])

---

[1]) So lautet der Titel der nach dem Beschlusse der Konstanzer Konferenz vom 8. April 1899 von badischer Seite besorgten und zur gleichmäßigen Abgabe an die beteiligten Organe sämtlicher Uferstaaten bestimmten amtlichen Handausgabe der nach der Revision von 1899 giltigen Gesamtvorschriften für die Bodenseeschiffahrt. (Vgl. S. Ü. Nr. 6.)

Nachgehend veranstalteten die Regierungen der einzelnen Uferstaaten, in weiterer Folge der Beschlüsse genannter Konferenz, buchmäßige Zusammenstellungen der „Allgemeinen Schiffahrtspolizeilichen Vorschriften u. s. w. nach dem Stande vom 1. Mai 1900" und der in dem betreffenden Staate bestehenden besonderen landesrechtlichen Anordnungen hinsichtlich der Bodenseeschiffahrt zum Gebrauche der eigenen Behörden und zur Versendung an die Regierungen der übrigen Uferstaaten. (Vgl. S. Ü. Nr. 7.) In diesen Zusammenstellungen sind insbesondere auch die Hafen-, Damm- und Zollordnungen für die Bodenseestationen der einzelnen Uferstaaten enthalten und ersetzen diese Zusammenstellungen hiernach einigermaßen das in „Wirtschaftsstudien" XXI S. 72 Anm. 1 beregte Fehlen einer vollständigen Sammlung der sämtlichen bestehenden einzelnen lokalen Hafen- und Zollordnungen.

Diese Zusammenstellungen enthalten außerdem auch die Ausführungsbestimmungen der einzelnen Regierungen zu einer im Jahre 1903 zwischen denselben getroffenen, hier einschlägigen Vereinbarung über Verhütung von Tierquälereien bei den Tiertransporten auf den Bodenseedampfschiffen. Diese Vereinbarung wurde zuerst von der badischen Regierung angeregt und befaßten sich vor deren Zustandekommen mehrere der seit der Jahrhundertwende stattgefundenen V. D. V.-Kfzn.* mit der Sache.

[2]) Auf der V. D. V.-Kfz.* zu Rothenburg o./T. vom 16. bis 17. März 1905 wurde über Vorschläge zur Abänderung der §§ 10 und 13 der „Allgemeinen Schiffahrtspolizeilichen Vorschriften u. s. w. nach dem Stande vom 1. Mai 1900" verhandelt. Diese Vorschläge werden wohl das Material für eine von den Regierungen der sämtlichen Uferstaaten künftig zu betätigende abermalige Revision der J. S. H. O., beziehungsweise der obenberegten Vorschriften vom 1. Mai 1900 zu bilden haben. Zur Mitberatung werden dabei auch gelangen jene Vorschläge

C. Das Zusammenwirken der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten unter sich.

1. Die „Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen“ als organisierter Verband.[1]) Seit 1885.

a) Die Entstehung des Verbandes.

Wie weiter oben bemerkt, griff nach der im Jahre 1882 erfolgten Sequestrierung der K. k. priv. Vorarlberger Bahn statt der seitherigen Vertretung derselben auf den V. D. V.-Kfzn. vom Jahre 1883 ab eine solche der K. k. Österreichischen Staatsbahnen Platz.

Als nun im Sommer 1884 die Betriebseröffnung der Arlbergbahn und der damit im Zusammenhange stehenden österreichischen Staatsdampfschiffahrt auf dem Bodensee herannahte, betätigte die damalige Zentralstelle der K. k. Staatsbahnen, die K. k. Direktion für Staatsbahnbetrieb in Wien, die entsprechenden Schritte wegen des Beitrittes dieser neuen österreichischen Staatsdampfschiffahrt zu den V. D. V. Nachdem die Vertretung der K. k. Österreichischen Staatsbahnen auf der hierwegen abgehaltenen außerordentlichen V. D. V.-Kfz. zu Konstanz vom 15. Juli 1884 die Anerkennung der bestehenden Einrichtungen und Vorschriften der V. D. V. seitens Österreichs ausgesprochen hatte, galt der Beitritt der neuen österreichischen Staatsdampfschiffahrt zu den V. D. V. als vollzogen.

Bei dieser Veranlassung stellte der konferenzleitende Vertreter Badens die Anfrage, ob es sich nicht empfehle, der Vereinigung durch Aufstellung eines Verbandsstatutes über die Rechte und Pflichten der Mitglieder, den Umfang der gemeinschaftlichen Einrichtungen, die Geschäftsleitung usw., wie solches bei den Eisenbahnverbänden üblich, eine geordnetere Grundlage zu verschaffen. Die Anfrage wurde allseitig bejaht und Baden mit der Ausarbeitung des Entwurfes eines solchen Statutes betraut.

Auf der nächstfolgenden V. D. V.-Kfz. zu Heidelberg vom 29. September 1884, welche neben Besprechung des semestralen Fahrplanes

---

wegen der künftigen Berechnungsart der auf den Dampfschiffen zulässigen Personenhöchstzahl, wie solche auf der V. D. V.-Kfz.* zu Bregenz am 31. Mai 1900 eingeleitet wurden, dann jene wegen gleichförmiger Einrichtung der Lichter und Signalmittel auf den Schiffen, wie solche seit der V. D. V.-Kfz.* zu München vom 5. bis 6. Dezember 1902 in Instruktion stehen. Über die beiden letzterwähnten Punkte wird weiter unten nähere Mitteilung folgen.

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 47, 56, 58, 59 und insbesondere 64.

vorzüglich der Erörterung der weiter unten näher zu berührenden Neuredaktion des Betriebsreglements für den Bodensee galt, nahm Österreich lebhaften Anteil, vertrat es doch nicht mehr wie seit 1883 nur die inzwischen seinen Staatsbahnen angegliederte K. k. priv. Vorarlberger Bahn, sondern seine neubegründete Staatsdampfschiffahrt auf dem Bodensee. Die Durchberatung des aufzustellenden Verbandsstatuts konnte auf dieser Konferenz jedoch nicht stattfinden, weil damals der Entwurf desselben noch nicht fertig gestellt war.

Die Vorlage, Durchberatung und allgemeine Annahme dieses Entwurfes erfolgte vielmehr erst auf der weiteren V. D. V.-Kfz. zu Bern vom 12. Mai 1885. Das dort festgesetzte Verbandsstatut erlangte noch im gleichen Monate die Zustimmung der Zentralstellen aller beteiligten sechs Dampfschiffahrts-Verwaltungen.

Durch dasselbe erhielt die seitherige freie Vereinigung der Dampfschiffahrts-Verwaltungen (V. D. V.) den bleibenden Charakter eines festorganisierten Verbandes (V. D. V.*); aus den Konferenzen der freien Vereinigung (V. D. V.-Kfzn.) wurden nunmehr wirkliche Verbands-Konferenzen (V. D. V.-Kfzn.*).

Dieses Statut vom 12. Mai 1885, acht Paragraphen umfassend, blieb unverändert in Geltung bis zum Schlusse des Jahres 1896. Am 1. Januar 1897 trat eine neue Fassung desselben in Wirksamkeit, wie solche auf den V. D. V.-Kfzn.* zu Lugano vom 23. bis 25. März und hinwieder zu Konstanz vom 13. bis 14. August 1896 vereinbart worden war. Indessen bezog sich diese neue Fassung des Statutes vom 1. Januar 1897 in der Hauptsache nur auf Einzelheiten des § 5, während die Grundzüge des Statutes vom 12. Mai 1885 unverändert blieben.[1])

b) Das Statut und die Einrichtungen des Verbandes.

Das Statut vom Mai 1885 ist betitelt: „Übereinkommen zwischen den Dampfschiffahrts-Verwaltungen für den Bodensee und Rhein, betreffend die Regelung der Verbandsverhältnisse" und enthält unter Berücksichtigung seiner revidierten Fassung vom 1. Januar 1897 nach der Reihenfolge seiner Paragraphen nachfolgende, heute noch giltige Bestimmungen:

§ 1. Zweck und Mitgliedschaft des Verbandes.

Als Zweck ist angegeben: „die Förderung und Pflege des Verkehres zwischen den Uferplätzen des Bodensees und des Rheines auf der Strecke Konstanz-Schaffhausen".

---

[1]) Beide Fassungen, die von 1885 wie die von 1897, wurden für den Handgebrauch im Drucke erstellt.

Als Mitglieder sind aufgeführt die Zentralstellen der sechs bestehenden Dampfschiffahrts-Verwaltungen.[1])

§ 2. Die Angelegenheiten des Verbandes.

Dieselben zerfallen in der Hauptsache in jene beiden großen Gruppen, welche schon bei der seitherigen freien Vereinigung den Kern der Tätigkeit gebildet hatten, nämlich in den nautischen Dienst, d. i. den gemeinsamen Fahrplan und die übereinstimmende betriebstechnische Ausführung derselben, dann den kommerziellen Dienst auf der Grund-

---

[1]) Als solche Zentralstellen sind in dem Übereinkommen vom 12. Mai 1885 benannt:

1. die Generaldirektion der K. k. Österreichischen Staatsbahnen (in welche damals kurz zuvor die K. k. Direktion für Staatsbahnbetrieb in Wien umgewandelt worden war),
2. die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten,
3. die Generaldirektion der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen,
4. die Generaldirektion der Großh. Badischen Staatseisenbahnen,
5. die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft,
6. die Direktion der Schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein.

In dem revidierten Übereinkommen vom 1. Januar 1897 waren auf Grund inzwischen erfolgter organisatorischer Umgestaltungen bei einzelnen Verwaltungen nachverzeichnete bezügliche Änderungen eingetreten:

Zu 1. An stelle der aufgelösten K. k. Generaldirektion der Österreichischen Staatsbahnen trat vom 1. August 1896 ab die dem K. k. Eisenbahnministerium in Wien direkt unterstellte K. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Zu 2. An Stelle der mit dem 31. Juli 1886 aufgehobenen Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten trat vom 1. August 1886 ab die neugeschaffene Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen.

Seit der Jahrhundertwende ergaben sich, wie hier abschließend bemerkt werden soll, folgende weitere einschlägige Änderungen:

Zu 1. Neben der Vertretung der K. k. Staatsbahndirektion Innsbruck nahm an verschiedenen V. D. V.-Kfzn.* auch eine solche des Tariferstellungs- und Abrechnungsbureaus im K. k. Eisenbahnministerium zu Wien teil.

Zu 5. Infolge der mit dem 1. Januar 1902 in Vollzug gesetzten Verstaatlichung der Schweizerischen Nordostbahn trat von diesem Tage ab anstelle der Direktion derselben die neugeschaffene Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

Dieselbe beschickt jedoch die V. D. V.-Kfzn.* nur ausnahmsweise unmittelbar; ihre Vertretung dortselbst erfolgt vielmehr für die Regel durch eine hiezu delegierte Kreisdirektion. Solche Delegierung erhielt im Jahre 1902 die damals interimistisch mit der Wahrnehmung der Bundesdampfschiffahrt auf dem Bodensee befaßte Kreisdirektion III zu Zürich und erhält seit dem Jahre 1903 die von da ab mit erwähnter Wahrnehmung ständig betraute Kreisdirektion IV zu St. Gallen.

lage des gemeinschaftlichen Betriebsreglements und der dazu gehörigen Tarife.

§ 3. Konferenzen des Verbandes.

Solche finden, insoferne nicht dringende Gegenstände die Anberaumung außerordentlicher Versammlungen erheischen, für die Regel zweimal im Jahre statt. Diese regelmäßigen Konferenzen befassen sich mit der Festsetzung der semestralen Fahrpläne und Beratung der sonst angemeldeten Gegenstände. Die Anmeldungen derselben erfolgen bei der jeweils geschäftsführenden Verwaltung (§§ 4, 5, 6) termingemäß und ist die von letzterer hienach zu erstellende Tagesordnung an die übrigen Verwaltungen rechtzeitig zu versenden.

Zu diesen regelmäßigen Konferenzen werden behufs Teilnahme an der Beratung der Fahrpläne, wie schon früher, Vertreter des Eidgenössischen Postdepartements und der Vereinigten Schweizerbahnen eingeladen.[1])

Seit dem Jahre 1893 nimmt an den regelmäßigen Konferenzen auch ein Vertreter der kantonalen St. Gallischen Hafenverwaltung in Rorschach, und zwar mit der Beschränkung teil, daß demselben nur für jene Punkte, welche direkt auch den Hafenplatz Rorschach berühren, namentlich hinsichtlich der Fahrpläne, beratende Stimme zukommt.[2])

Die außerordentlichen Konferenzen dienen, wie schon vorher, der Erörterung von besonders wichtigen Gegenständen, deren Vorbereitung und Beratung einen höher bemessenen Zeitaufwand erfordern.

Auf allen Konferenzen erfolgt die Beschlußfassung durch Stimmeneinheit, insoweit nicht für bestimmte Fälle durch das Statut selbst Stimmenmehrheit und bei Stimmengleichheit Entscheid des Vorsitzenden zugelassen ist.

---

[1]) Das revidierte Statut vom Jahre 1897 sieht eine Einladung des Eidgenössischen Postdepartements nicht mehr vor und unterblieb dieselbe von da ab. Auf einen seitens der Nordostbahn auf der V. D. V.-Kfz.* zu Zell a. S. vom 24. / 25. August 1898 geäußerten einschlägigen Wunsch lebte diese Einladung wieder auf und erfolgt eine solche fortgesetzt.

Die Vertretung der Vereinigten Schweizerbahnen auf den V. D. V.-Kfzn.* entfiel mit deren am 1. Januar 1903 erfolgten Verstaatlichung.

[2]) Das Finanzdepartement des Kantons St. Gallen erbat diese Teilnahme in einem an die V. D. V.* gerichteten Ersuchschreiben vom 7. November 1892 „zur Wahrung der Interessen des Hafens von Rorschach, welcher allein unter den Haupthäfen des Bodensees ohne eigene Dampfschiffahrtsanstalt bestehe, und seines Hinterlandes". Die V. D. V.-Kfz.* zu Sigmaringen vom 22. März 1893 beschloß demnach die erbetene Teilnahme in dem angegebenen beschränkten Sinne zu bewilligen. Diese Vertretung besteht auch unter den durch die Verstaatlichung der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen veränderten Verhältnissen noch fort.

Die Konferenzbeschlüsse sind im allgemeinen dann, wenn die einzelnen Verwaltungen nach Versendung der Konferenzprotokolle termingemäß keine Erinnerungen dagegen erheben, in bestimmten einzelnen Fällen indessen sofort vollzugsreif.

Die Protokolle über die einzelnen V. D. V.-Kfzn.* werden nach einem bereits auf der Gründungskonferenz zu Bern vom 12. Mai 1885 hiewegen gefaßten Beschlusse, „um die rechtliche Begründung des Verbands auch äußerlich zu kennzeichnen", schon von letztgenannter Konferenz ab fortlaufend numeriert und durch Buchdruck vervielfältigt. Nach dieser Numerierung fanden seit der auf der ebenerwähnten V. D. V.-Kfz.* erfolgten Gründung des Verbandes bis zum 31. Dezember 1900 im ganzen 41 V. D. V.-Kfzn.* statt, wovon eine Anzahl als außerordentliche erschienen. Außerdem wurden während des Zeitabschnittes von 1884—1900 aus besonderen Veranlassungen einige Sonderkonferenzen abgehalten, deren Niederschriften in die Numerierung überhaupt nicht einbezogen erscheinen.

§§ 4. 5. 6. Die Geschäftsführung des Verbandes.

Dieselbe wechselt von zwei zu zwei Jahren zwischen den einzelnen Verwaltungen nach deren alphabetischer Reihenfolge; als Anfang des Geschäftsjahres wird der Tag des Beginnes des Sommerfahrplanes angenommen.[1])

Die Geschäftsführung selbst umfaßt den Vorsitz auf den Konferenzen, dann die Besorgung aller auf die Konferenzen bezüglicher Arbeiten und der sämtlichen inneren Angelegenheiten des Verbandes. Eine Vertretung des letzteren durch die geschäftsführende Verwaltung nach außen findet für die Regel nicht statt.

§ 7. Die Kosten der Geschäftsleitung.

Dieselben werden auf Grund entsprechender Abrechnungen der jeweiligen geschäftsführenden Verwaltung von den sechs vereinigten Verwaltungen gemeinsam getragen.

§ 8. Änderung des Statuts und Kündigung desselben.

Die Änderung des Statuts erfordert die Stimmeneinheit aller beteiligten Verwaltungen. Die Kündigung desselben, d. h. die Kündi-

---

[1]) Die Dampfboot-Gesellschaft in Schaffhausen, welche die Geschäftsführung von 1893—1895 getroffen hätte, bat von derselben enthoben zu bleiben, da sie „von dem größten Teile der zur Verhandlung kommenden Gegenstände nicht berührt werde und zudem ihr Personal auf größere Verhältnisse nicht eingerichtet sei". Der gleiche Vorgang wiederholte sich, als genannte Gesellschaft im neuen Jahrhunderte termingemäß wieder zur Geschäftsführung kommen sollte.

gung der weiteren Teilnahme am Verbande, steht jeder Verwaltung unter Vorsetzung einer Kündigungsfrist von 6 Monaten vor dem Zeitpunkte eines Fahrplanwechsels frei und bedingt für diese Verwaltung zugleich „die Kündigung aller Verbandseinrichtungen und Tarife".[1])

Als eine wenngleich in dem Statut nicht ausdrücklich angeführte Verbandseinrichtung bestehen die altherkömmlichen Inspektorenkonferenzen fort und erhielten dieselben in dem vorwürfigen Zeitabschnitte weitere wesentliche Ausbildung.

Die Verhandlungsgegenstände der Inspektorenkonferenzen blieben in der Hauptsache die früheren. Sie finden nach Bedarf statt. Der Vorsitz auf denselben und die Besorgung der damit zusammenhängenden Arbeiten kommt dem Vorstande der Betriebsbehörde der jeweils verbandsleitenden Verwaltung zu. Die einzelnen Konferenzprotokolle werden seit 1898 für jedes Jahr besonders fortlaufend numeriert und von den einzelnen Inspektoren ihren vorgesetzten Verwaltungen vorgelegt. Die Verhandlungen gelten als genehmigt und bindend, insofern nicht von einer der beteiligten Verwaltungen ein oder der andere Punkt derselben auf eine der folgenden V. D. V.-Kfzn.* verwiesen wird. Neuestens wurde auf der V. D. V.-Kfz.* zu Stuttgart vom 18. März 1903 präzisiert, daß die Beschlüsse der Inspektorenkonferenzen dann als vollzugsreif erscheinen, wenn nicht von einer Verwaltung binnen 4 Wochen eine einschlägige Erinnerung erfolgt, worüber von der geschäftsführenden Verwaltung an die übrigen Verwaltungen Verständigung ergehen wird.

Dergestalt nahmen die Inspektorenkonferenzen allmählich gewisser-

[1]) Die in der S. Ü. Nr. 64 angeführte Schrift, welche, wie schon mehrfach betont, die Verhältnisse der V. D. V.* und des gesamten modernen Bodenseeverkehrs im allgemeinen in eingehender und dankenswerter Weise erörtert, charakterisiert das Wesen der V. D. V.* mit folgenden Worten: „Demnach ist der Verband ein auf internationalem Rechte beruhender Gesellschaftsvertrag, welcher unmittelbar keine vermögensrechtlichen Interessen, sondern einen idealen Zweck, nämlich die Förderung und Pflege des Verkehrs auf dem Bodensee, im Auge hat. Eine vermögensrechtliche Wirkung äußert der Verband nur insoferne, als seine Beschlüsse selbstverständlich das Vermögen der einzelnen Verbandsmitglieder vielfach berühren und insbesondere auf die Rentabilität der von ihnen ausgeübten Bodenseedampfschiffahrt von hervorragendem Einfluße sind und dann noch insofern, als die Verfolgung des Verbandszweckes Kosten nach sich zieht, die von den einzelnen Mitgliedern gemeinschaftlich getragen werden. Dagegen besteht innerhalb dieses weiteren Verbandes (mit Ausnahme einiger Vervielfältigungsapparate für gemeinsame Drucksachen) keine Vermögensgemeinschaft, namentlich aber keine Einnahmegemeinschaft".

maßen den Charakter einer Vorinstanz gegenüber den V. D. V.-Kfzn.*, als der höheren Instanz, an.[1])

Die Angelegenheiten des Verbandes teilten sich, wie schon bemerkt, gleich jenen der früheren Vereinigung, sachgemäß in die zwei Hauptgruppen: nautischer und kommerzieller Dienst.

c) Der nautische Dienst.

Seine Grundlage bildete fortgesetzt der **gemeinsame Fahrplan.** Bezüglich der bereits erwähnten Dreiteilung desselben (Obersee, Überlinger See und Untersee mit der anschließenden Rheinstrecke bis Schaffhausen), sowie bezüglich der getrennten Erstellung dieser drei Teile und deren gemeinsamer Veröffentlichung blieben die Verhältnisse so, wie sich dieselben seit dem endgiltigen Aufhören der badischen Mitbefahrung des Untersees im Jahre 1875 herausgebildet hatten und weiter oben dargelegt wurden.

Der Fahrplan für den Obersee gewann durch das Hinzukommen einer fünften, diesen Seeteil mitbefahrenden Verwaltung, der neuen österreichischen Staatsdampfschiffahrt, naturgemäß an Ausdehnung. Deshalb war bei dessen Festsetzung mit einer vermehrten Anzahl von gegenseitigen Anschlüssen zwischen den Dampfschiffkursen selbst, dann zwischen diesen und den am See beginnenden oder endenden Eisenbahnkursen zu rechnen, sowie auf die Bedürfnisse des gesteigerten Trajektdienstes, der neuen Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft und der einzelnen Fusionen Rücksicht zu nehmen. Diese verschiedenartigen Verhältnisse gestalteten die Erstellung des Fahrplanes für den Obersee immer schwieriger. Die hauptsächlichste Schwierigkeit dabei bot das Bestreben nach Ermöglichung eines tunlichst allseitigen Ineinandergreifens der Dampfschiffkurse mit den Eisenbahnkursen. Wenn man bedenkt, daß die betreffenden Uferorte des Bodensees die Grenzpunkte der Eisenbahnen aller fünf Uferstaaten dieses Sees darstellen und die von diesen Grenzpunkten ausgehenden und an denselben endenden Züge mit den

[1]) Auf der V. D. V.-Kfz.* zu Rothenburg a./T. vom 16. bis 17. März 1905, der letzten vor Abschluß des gegenwärtigen Buches stattgefundenen solchen Konferenz, wurde über eine Eingabe des Verbandes der Eigentümer der Segel-Motor-Schiffe auf dem Bodensee (vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 63 Anm. 1) an die V. D. V.* beraten. Dieselbe ging dahin, daß für die Zukunft auf die V. D. V.-Kfzn.* eine Vertretung dieses Verbandes zugelassen werden möge, um bei Verhandlungen, welche die Stellungnahme der Bodenseedampfschiffahrt gegenüber den Segel-Motor-Schiffen betreffen, die Interessen der letzteren wahren zu können. Die Konferenz beschloß, dieser Eingabe nicht zu entsprechen, wohl aber zu gestatten, daß künftig zu den Inspektorenkonferenzen, auf welchen einschlägige Fragen zu verhandeln sein würden, eine Abordnung des Segel-Motor-Schiffer-Verbandes zu dem gedachten Zwecke eingeladen werde.

Gesamtfahrplänen dieser Eisenbahnnetze und ihrer Hinterbahnen enge zusammenhängen, wenn man ferner bedenkt, daß hinwieder die Dampfschiffkurse über den See das Ineinandergreifen der Eisenbahnkurse an diesen Grenzpunkten vermitteln sollen, so erhellt von selbst, daß dieses eine sehr schwierige Aufgabe ist, deren Lösung oft nicht zur Befriedigung aller Beteiligten möglich, mitunter aber überhaupt unmöglich erscheint.[1])

Eine besondere Neuerung im Fahrplane des Obersees brachte zu Anfang des Zeitabschnittes die Einführung direkter Schnellfahrten zwischen Bregenz und Konstanz, dann zwischen Bregenz und Friedrichshafen, wie solche Österreich mit Baden und beziehungsweise Württemberg vereinbarte. Doch blieben dieselben nicht lange in Übung, indem jene zwischen Bregenz und Konstanz den Charakter direkter Fahrten bald verloren, jene zwischen Bregenz und Friedrichshafen überhaupt eingingen.

Der Beginn der einzelnen Fahrplanperioden wurde vom Jahre 1892 ab mit jenem der deutschen und österreichischen Eisenbahnen bleibend in Übereinstimmung gebracht. Seitdem tritt der Sommerfahrplan je am 1. Mai, der Winterfahrplan je am 1. Oktober in Geltung.[2]) Als Zeitrechnung wurde vom 1. Juni 1894 ab in allen Uferstaaten gleichmäßig die „Mitteleuropäische Zeit" angenommen.[3])

Die gegenseitigen Wartezeiten für die Dampfschiffe selbst, dann die zwischen diesen und den Eisenbahnen wurden für die Regel mit 15 Minuten belassen, hingegen Ausnahmsfälle zugestanden. Indessen wurde der Grundsatz festgehalten, daß angesichts eines einlaufenden Zuges kein Schiff und angesichts eines einfahrenden Schiffes kein Zug abgelassen werden soll, wenn letzterenfalls das Schiff den Übergang von Reisenden auf den Zug signalisiert.[4])

---

[1]) Der schwierigste Teil der Arbeit traf und trifft die Inspektoren durch die Aufgabe, jeweils in langen und eingehenden Erörterungen und Konferenzen die Entwürfe der einzelnen Semestralfahrpläne zur endgiltigen Beratung auf den V. D. V.-Kfzn.* festzustellen. Selbst auf den halbjährigen großen Europäischen Fahrplankonferenzen zogen die Vertreter der Uferstaaten des Bodensees bei der Konstruktion der Fahrpläne bereits mehrfach die Bedürfnisse der Bodenseedampfschiffahrt mit in die Debatte.

[2]) Die Fahrpläne der schweizerischen Eisenbahnen hatten damals zeitweise noch andere Beginntermine, als jene der im Deutschen Eisenbahnvereine geeinigten deutschen und österreichischen Eisenbahnen. Gegenwärtig besitzen die schweizerischen ebenfalls die Beginntermine der Fahrpläne der deutschen und österreichischen Eisenbahnen: 1. Mai und 1. Oktober.

[3]) Schon vorher hatten diese neue Zeitrechnung je für sich angenommen: Österreich am 1. Oktober 1891, Bayern und Württemberg am 1. April 1892.

[4]) Erhebliche Störungen in der Durchführung der Fahrpläne brachte auch im letzten Zeitabschnitte die Eisbildung auf dem Obersee und Überlinger See.

Was nun die Ausführung des gesamten nautischen Dienstes anlangt, so machte sich, wie weiter oben angedeutet, bereits vom Anbeginne des Zeitabschnittes an das ersichtliche Bestreben geltend, dieser Ausführung mehr und mehr ein von der See herübergenommenes maritimes Gepräge zu verleihen.

Dieses **Bestreben nach maritimer Gestaltung des nautischen Dienstes auf dem Bodensee** hatte seinen natürlichen Ausgangspunkt in dem Umstande, daß der Vorstand der Inspektion der neuen österreichischen Staatsdampfschiffahrt, mit deren Auftreten ja der vorwürfige Zeitabschnitt begann, und ebenso das gesamte mit dem Fahrdienste befaßte Personal derselben dem Stande der Marine Österreichs, des einzigen an die See unmittelbar angrenzenden Uferstaates des Bodensees, entnommen waren. Alle diese alten Seeleute, vorab der rührige Vorstand, suchten ihre Erfahrungen und Übungen von der See her auf den See tunlichst zu übertragen. Unterstützung fand dieses österreichische Bestreben insbesondere auf württembergischer Seite, indem im Jahre 1889 ein früherer Offizier der deutschen Kriegsmarine in den Dienst der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt gestellt und daselbst bald zum Vorstand der Dampfschiffahrtsinspektion Friedrichshafen ernannt wurde. Aber auch auf bayerischer Seite fand das von den genannten beiden aus dem Stande der Seeoffiziere hervorgegangenen Vorständen verfolgte Bestreben nach maritimer Ausgestaltung des nautischen Dienstes auf dem Bodensee einen wesentlichen Stützpunkt in der Tatsache, daß das bayerische Betriebsamt zu seinen Nebenbeamten alsbald einen Offizier des Beurlaubtenstandes der deutschen Kriegsmarine zählte.

Die nächste Folge des Bestrebens nach maritimer Ausgestaltung der Bodenseedampfschiffahrt in Bayern und Württemberg war, daß man sich daselbst angelegen sein ließ, einerseits durch Heranziehung geeigneter ehemaliger Angehöriger der deutschen Kriegsmarine zu Kapitäns- und Steuermannsposten auf den Bodenseedampfschiffen, anderseits durch entsprechende Ausbildung der einheimischen Bemannung, namentlich auch auf theoretischem Wege, einen genügenden Stock von maritim vorgeschultem Personal zu erlangen.

Die weitere Folge des Bestrebens nach maritimer Ausgestaltung der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt bestand darin, daß alle übrigen Einrichtungen derselben, wie solche aus dem Zusammenwirken der V. D. V.* hervorgingen, ebenfalls ein gewisses maritimes Gepräge er-

---

So war unter anderem im Winter 1890/91 die Bregenzer Bucht 50 Tage, der Überlinger See 14 Tage lang zugefroren. (Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 7 Anm. 3.)

hielten, was auch bei dem Fahrdienste jener Verwaltungen, die sich an diesem Bestreben nicht direkt beteiligten, tatsächlich dennoch zur Wirkung kam.

Daß aber diese nachhaltige maritime Ausgestaltung der Bodensee-dampfschiffahrt derselben nicht zum Nachteile, vielmehr als zeitgemäßer Fortschritt zum unläugbaren Vorteile gereichte, ist weiter oben mehrfach betont worden.

Die Tendenz der fortschreitenden Ausbildung des nautischen Dienstes der Bodenseedampfschiffahrt, vorzüglich im maritimen Sinne trat auf allen V. D. V.-Kfzn.* augenfällig in die Erscheinung. Eine sehr stattliche Anzahl von Beschlüssen und Einrichtungen bekräftigen diese Tendenz. Die Aufzählung der hauptsächlichsten derselben soll nachfolgend versucht werden, wobei sich der leichteren Übersichtlichkeit wegen mehr die systematische, als die chronologische Form empfiehlt.

Vom systematischen Standpunkte aus ergibt sich eine Teilung der betreffenden Tätigkeit der V. D. V.* in die nachverzeichneten beiden Richtungen:

Tunlichste Vervollkommnung der allgemeinen Sicherheitsvorschriften für die Bodenseeschiffahrt überhaupt durch entsprechende Vorschläge für die regierungsseitige zeitgemäße Vervollkommnung der als unverrückbare Grundlage hierfür erscheinenden J. S. H. O. und

Erstellung bezüglicher Ausführungsbestimmungen für die Bodenseedampfschiffahrt insbesondere im Rahmen der jeweils giltigen Fassung der J. S. H. O. durch die V. D. V.* selbst.

In letzterer Richtung ist wieder zwischen den einzelnen einschlägigen Punkten zu unterscheiden. Demgemäß ergeben sich für die nachfolgende systematische Übersicht der Tätigkeit der V. D. V.* hinsichtlich der Ausgestaltung des nautischen Dienstes der Bodenseedampfschiffahrt in dem hier in Rede stehenden Zeitabschnitte, und dabei speziell im maritimen Sinne folgende einzelne Abteilungen:

allgemeine Sicherheitsvorschriften auf der Grundlage der J. S. H. O.,
die Fahrstraßen auf dem See für die Dampfschiffe,
die Dampfschiffe und deren Fahrt auf dem See, dann
die Häfen und Anlandestellen.

Allgemeine Sicherheitsvorschriften auf der Grundlage der J. S. H. O.

Die Tätigkeit, welche die V. D. V.* seit Anfang des Zeitabschnittes in Bezug auf die stetige Steigerung der Sicherheit des Fahrdienstes auf dem Bodensee überhaupt durch ihre Anträge auf zeitgemäße Abänderungen und Ergänzungen der jeweiligen J. S. H. O., als der

Grundlage für diese Sicherheit, entwickelten und der Erfolg, welchen sie mit dieser Tätigkeit durch den tatsächlichen Eintritt einer dreimaligen Revision der J. S. H. O. von 1867, je mit Geltung ab 1893, 1895 und 1900, erzielten, ist oben bereits dargelegt worden.

Nach dem Inkrafttreten der ersten Revision am 1. März 1893 beriet die V. D. V.-Kfz.* zu Thun vom 16. bis 17. August gl. Jahres die Frage, ob zum Vollzuge dieser Revision der Verband seinerseits neue gemeinsame Sicherheitsvorschriften aufstellen oder sich damit begnügen solle, jeder einzelnen Verwaltung auf Grund dieser Revision die Neufassung solcher Vorschriften für sich anheimzugeben, wie dieses seinerzeit auf der V. D. V.-Kfz. zu Sigmaringen vom 7. Mai 1883 hinsichtlich analoger Vorschriften zu der ursprünglichen J. S. H. O. von 1867 geschehen war. Man entschied sich für die zweite Alternative und diente ein von Württemberg ausgegangener Entwurf zum Vorbilde für die von den einzelnen Verwaltungen demzufolge je für ihren Dienstbereich aufgestellten neuen „Sicherheitsvorschriften".

Die zwei weiteren Revisionen der J. S. H. O., hauptsächlich die am 1. Mai 1900 in Kraft getretene dritte, bedingten eine Umarbeitung jener vorgenannten „Sicherheitsvorschriften" der einzelnen Verwaltungen, deren Vornahme sich bei der gegebenen Lage der Dinge aber, wenigstens teilweise, über die Jahrhundertwende hinauszog.[1])

Abgesehen von den hier genannten „Allgemeinen Sicherheitsvorschriften auf Grund der J. S. H. O." stellten die V. D. V.* aus Veranlassung besonderer Vorkommnisse zeitweise von Fall zu Fall spezielle Sicherheitsvorschriften auf, wovon weiter unten gehandelt werden wird.

Die Fahrstraßen auf dem See für die Dampfschiffe.

Die nach der Katastrophe des bayerischen Dampfschiffes „Stadt Lindau" vom 8. Oktober 1887 zum Zwecke der Erhöhung der Fahrsicherheit zusammengetretene außerordentliche V. D. V.-Kfz.* zu Bregenz vom 5. bis 7. März 1888 befaßte sich außer mit den Vorschlägen für eine zeitgemäße Revision der J. S. H. O. vom 22. September 1867 vornehmlich auch mit Maßnahmen für die Feststellung und Festhaltung der geeigneten Fahrstraßen auf dem See für die Dampfschiffe, als einer Hauptbedingung für die Sicherheit des Dampfschiffverkehres.

In diesem Sinne wurden damals als vordringlichste Maßnahmen erkannt:

---

[1]) Wegen einer hier eventuell hereinspielenden künftigen abermaligen Revision der J. S. H. O., beziehungsweise der „Allgemeinen Schiffahrtspolizeilichen Vorschriften u. s. w. nach dem Stande vom 1. Mai 1900" vgl. S. 154 Anm. 2.

die Schaffung einer Bodenseekarte für Schiffahrtszwecke,
die Ausarbeitung eines gemeinsamen Steuerkursbuches und
die Beseitigung, beziehungsweise Markierung der Schiffahrtshindernisse.

Die Schaffung der „Bodenseekarte für Schiffahrtszwecke" wurde durch die seinerzeit bestandene Sachlage allerdings wesentlich verzögert und erfolgte deren Vollendung erst im Jahre 1896. Über diese Sachlage und das endliche Zustandekommen der Karte ist an anderer Stelle dieses Buches das Nötige bemerkt.[1])

Zur Evidenthaltung dieser Karte dient die periodische Herausgabe von „Kundmachungen über Veränderungen im Fahrwasser u. s. w." Derartige Kundmachungen hatte die K. k. Österreichische Dampfschiffahrtsinspektion in Bregenz schon früher für sich erlassen; nach dem Erscheinen der beregten Karte im Jahre 1896 wurden diese Kundmachungen nunmehr als Verbandssache erklärt und werden seitdem von der jeweils geschäftsführenden Verwaltung der V. D. V.* betätigt.[2])

Anlangend die Ausarbeitung eines gemeinsamen Steuerkursbuches statt der seitherigen getrennten solchen Bücher der einzelnen Verwaltungen räumte schon die V. D. V.-Kfz.* zu Bregenz vom 5. bis 7. Mai 1888 ein, daß diese Ausarbeitung erst nach Vollendung der in Aussicht genommenen Bodenseekarte für Schiffahrtszwecke tunlich sei. Indessen faßte diese Konferenz bereits ins Auge, daß die Inspektoren mit den betreffenden Vorbereitungen zur Ausarbeitung eines solchen gemeinsamen Steuerkursbuches einstweilen nach Möglichkeit beginnen sollten.

Hienach wurden auf den Inspektorenkonferenzen zu Friedrichshafen vom 9. und hinwieder vom 29. April 1890 die Grundsätze für diese Ausarbeitung vereinbart und wurde auf der weiteren Inspektorenkonferenz zu Bregenz vom 26. Februar 1896 ein Subkomitee unter Leitung des Vorstandes der Kgl. Württembergischen Dampfschiffahrtsinspektion in Friedrichshafen zur abschließenden Fertigstellung der Arbeit eingesetzt. Das Subkomitee zog die Erfahrungen von Kapitänen aller Verwaltungen zu Rate und förderte nach der Vollendung der Bodenseekarte für Schiffahrtszwecke im Jahre 1896 seine Aufgabe dergestalt, daß die V. D. V.-Kfz.* zu München vom 22. März 1898 die probe-

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 65 und 66 und die diesen beiden Nummern dortselbst vorausgestellten Bemerkungen.

[2]) Das Material für diese Kundmachungen ist jeweils von den Inspektoren der einzelnen Verwaltungen zu liefern. Nach Beschluß der V. D. V.-Kfz.* zu Stuttgart vom 18. bis 20. März 1903 erfolgt die Herausgabe der Kundmachungen von da ab jährlich zweimal, nämlich je zu Beginn der Semestralfahrpläne.

weise Einführung der neuen Kurse bei allen Verwaltungen auf den 1. Mai 1898 bestimmen konnte. Die V. D. V.-Kfz.* zu Karlsruhe vom 22. März 1899 genehmigte sodann die neuen Kurse endgiltig mit Wirkung vom 1. Mai 1899 ab.

Von Hinausgabe eines einheitlichen Schemas des Steuerkursbuches, wie der diesbezügliche Antrag auf der V. D. V.-Kfz.* zu Bregenz vom 5. bis 7. Mai 1888 gelautet hatte, wurde abgesehen. Es wurde vielmehr erklärt, daß der in Buchform herausgegebene Entwurf der neuen Steuerkurse gleichzeitig auch den Entwurf zu einem Steuerkursbuche bilde, wobei es den einzelnen Verwaltungen überlassen bleibe, die Form des von ihnen für ihr Gebiet herauszugebenden Steuerkursbuches auf Grund dieser Zusammenstellung selbst zu wählen. So gelangte nach langer, mühevoller Arbeit diese schwerwiegende Angelegenheit — allerdings nicht in der beabsichtigt gewesenen Form — zum Abschlusse. Zugleich wurde Vorsorge getroffen, daß seitens der Verwaltungen die Segel-Motor-Schiffe auf dem See, die schon seit längerer Zeit mit den graphischen Semestralfahrplänen versehen waren, nun auch mit den neuen Steuerkursbüchern ausgestattet wurden.

Die Beseitigung, beziehungsweise Markierung der Schiffahrtshindernisse war schon frühzeitig in den einzelnen Uferstaaten in die Hand genommen, jedoch nicht systematisch und durchgreifend betätigt worden. Die erste übereinstimmende Willensäußerung der Regierungen sämtlicher Uferstaaten, dahingehend, „für die Beseitigung von Schiffahrts-Hindernissen Sorge tragen" zu wollen, erschien in Art. 3 der J. S. H. O. vom 22. September 1867 gegeben.[1]) Da aber in dieser Richtung noch verschiedene Wünsche offen geblieben waren, regte Bayern bereits auf der Gründungskonferenz der V. D. V.* zu Bern vom 12. Mai 1885 an, daß der neue Verband der systematischen Behandlung der Angelegenheit eine erhöhte Aufmerksamkeit zuwenden möge. Auf diese Anregung beschloß die erwähnte Konferenz, daß jede einzelne Verwaltung die in ihrem Bereiche bestehenden Schiffahrtshindernisse feststellen, dieselben den übrigen Verwaltungen behufs Verständigung des beteiligten Personals der letzteren mitteilen und die entsprechenden Beseitigungsanträge an die eigene Landesregierung richten solle. In diesem Sinne wurde denn auch von da ab verfahren.

Die speziell zu dem Zwecke der Erhöhung der Fahrsicherheit der Dampfschiffe einberufene mehrgenannte außerordentliche V. D. V.-Kfz.* zu Bregenz vom 5. bis 7. Mai 1888 zog die Frage der Beseitigung, beziehungsweise Markierung der Schiffahrtshindernisse sachgemäß in den Kreis ihrer Erörterungen. Hierbei wurden jedoch neue Gesichtspunkte

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 19.

in dieser Angelegenheit nicht gewonnen. Deshalb verblieb es auch ferner bei dem auf der vorerwähnten Berner V. D. V.-Kfz.* von 1885 angenommenen Verfahren. Unter Anwendung desselben geschah inzwischen viel hinsichtlich der Beseitigung von Schiffahrtshindernissen und insbesondere hinsichtlich der Markierung derselben durch Seezeichen zur Kennzeichnung der für die Dampfschiffahrt sicheren Fahrstraßen.[1])

Als besonders bemerkenswerte hier einschlägige Einrichtungen, deren Entstehen auf Veranlassung seitens der V. D. V.* zurückzuführen ist, mögen genannt werden: die Aufstellung automatischer Glockenschlagwerke auf der Seehalde vor Friedrichshafen, dann bei Konstanz, Romanshorn und Mehrerau, nächst Bregenz, ferner die Aufstellung eines Nebelhornsignals auf der Untiefe vor Romanshorn. Alle diese vorgenannten Einrichtungen dienen zur Warnung der Schiffe vor Abweichungen von den sicheren Fahrstraßen.

Die Dampfschiffe und deren Fahrt auf dem See.

Was zunächst die Ausrüstung der Dampfschiffe selbst anlangt, so bestimmte die V.D.V.-Kfz.* zu Sigmaringen vom 22. bis 23. März 1893, daß auf jenen ältern Dampfern, auf welchen die Standorte des Kapitäns und des Steuermanns noch auseinanderliegen, eine Verbindung des ersteren mit dem letzteren durch ein Sprachrohr herzustellen sei. Ferner beschloß diese Konferenz, daß jedes Dampfschiff neben dem darauf befindlichen großen Kompaß einen kleinen transportablen Kompaß und ein kleines Nebelhorn zu erhalten habe, welche beide letztgenannten Gegenstände gegebenenfalls für die Rettungsboote der Dampfschiffe in Gebrauch zu nehmen seien. Obligatorisch wurde damals für jedes Dampfschiff „mindestens ein gehörig ausgerüsteter Rettungsnachen" vorgeschrieben; heute besitzen alle in den regelmäßigen Personendienst eingereihten Dampfschiffe zwei bis drei Rettungsboote.

Nicht auf Grund einer bezüglichen besonderen Vereinbarung der V. D. V.*, vielmehr im Wege gleichmäßigen praktischen Vorgehens der einzelnen Verwaltungen erfolgte während des Zeitabschnittes von 1884—1900 die Ausrüstung aller das Hauptbecken befahrender Personendampfer mit Ausnahme der ältesten, mehr zur Reserve dienenden, mit elektrischer Beleuchtung.

Noch im letzten Jahre des abgelaufenen Jahrhundertes befaßten sich die V. D. V.* mit der wichtigen Frage der Feststellung einheitlicher Grundsätze für die Berechnung der zulässigen Personenhöchstzahl auf den Bodenseedampfschiffen.

Fürs erste legte eine am 31. Mai 1900 zu Bregenz unter Teil-

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 3.

nahme von technischen Referenten der einzelnen Verwaltungen abgehaltene Inspektorenkonferenz einen „unverbindlichen Gedankenaustausch" über den Gegenstand in einer „Registratur" nieder. Sodann fand vom 16. bis 17. Juli 1900 eine außerordentliche V. D. V.-Kfz.* zu Stuttgart in der Sache statt, auf welcher auch technische Delegierte der Regierungen der einzelnen Uferstaaten anwesend waren. Die Grundlage der Verhandlungen dieser Konferenz bildete neben der vorgenannten „Registratur" ein von dem technischen Delegierten der österreichischen Regierung vorgelegter einschlägiger „Entwurf".

Allein die Angelegenheit gelangte damals noch nicht zur endgiltigen Erledigung. Dieselbe wurde vielmehr einer weiteren, über die Jahrhundertwende hinausfallenden V. D. V.-Kfz.* vorbehalten. [1])

Spezielle Sicherheitsmaßnahmen hatten die V. D. V.* gegenüber der Gefährdung der Dampfschiffahrt durch die Flößerei zu treffen. Am Ufer bei Rorschach befand sich eine große Menge Floßhölzer und wurde von da aus ein lebhafter Flößereibetrieb unterhalten, wobei Dampfschiffe zum Ziehen in Verwendung kamen. Am 27. Oktober 1890 stieß der württembergische Dampfer „König Karl" mit einem vom Ufer losgerissenen, frei im See treibenden Floße zusammen und erlitt Beschädigungen. Auch sonst drohten mehrfache Gefährdungen von Dampfschiffen durch Flöße und einzelne im See treibende Stämme aus den Vorräten der Flößereibesitzer. Ja, am 3. Juli 1891 trieben am schweizerischen Ufer gegen 100 losgerissene solche Stämme im See, so daß zur Sicherung der Dampfschiffe gegen Zusammenstöße mit denselben mehrere Nachtkurse ausfallen mußten. Deshalb nahmen auf der V. D. V.-Kfz.* zu Ulm vom 23. bis 24. März 1892 die Verwaltungen energisch Stellung gegen diese Unzukömmlichkeiten, indem sie beschlossen, einerseits bei der Regierung des Kantons Thurgau Abhilfe des Mißstandes zu erbitten, anderseits für sich selbst von jeder Bei-

---

[1]) Die Angelegenheit verzögerte sich durch die Fertigstellung der „Stabilitätsberechnungen" bei den einzelnen Verwaltungen und ist heute noch nicht endgiltig bereinigt. Doch trägt jedes Dampfschiff schon seit längerer Zeit die Aufschrift der Höchstzahl von aufzunehmenden Personen, wie diese Zahl nach den seitherigen Berechnungen festgestellt erscheint.

Im weiteren griffen die V. D. V.* seit der Jahrhundertwende die Frage der „Gleichförmigen Einrichtung der von den Schiffen zu führenden Lichter und Signalmittel" auf und verhandelte hierüber zuerst die Inspektorenkonferenz zu Bregenz vom 11. Oktober 1902 und dann die außerordentliche V. D. V.-Kfz.* zu München vom 5. bis 6. Dezember gl. J. Auf letzterer Konferenz wurde beschlossen, daß jede einzelne Verwaltung das Verhandlungsprotokoll zur Vorlage an die ihr vorgesetzte Landesregierung zu bringen habe. Wegen der Weiterbehandlung der beiden vorerwähnten Gegenstände nach Erledigung derselben durch die V. D. V.* vgl. S. 154 Anm. 2.

stellung von Dampfschiffen für den Flößereibetrieb für die Zukunft abzusehen, um wenigstens ihrerseits diesen gefährlichen Betrieb in keiner Weise mehr zu unterstützen. Die unternommenen Schritte wirkten, denn es ergab sich fortab keine Veranlassung mehr zu Klagen in dieser Hinsicht seitens der V. D. V.*[1])

Nicht sowohl auf die Fahrsicherheit der einzelnen Dampfschiffe, als vielmehr auf die Regelmäßigkeit in der Durchführung der Fahrpläne bezieht sich eine Reihe von Maßregeln, welche in dem Zeitabschnitte von 1884—1900 seitens der V. D. V.* getroffen wurden. Aus derselben mögen die nachverzeichneten hervorgehoben werden:

Ein Anhalten der Dampfschiffe auf Nebenstationen greift seit dem J. 1897 nur mehr Platz, wenn von solchen Stationen aus den Schiffen ein daselbst harrender Zugang signalisiert wird oder ein Übergang vom Schiffe selbst aus ans Land erfolgen soll. Die besondere Art und Weise der Signalisierung der Anschlüsse zwischen den Dampfschiffen und Eisenbahnen — wobei die erwähnten Wartezeiten mit in Betracht kommen — wurde bereits auf der V. D. V.-Kfz.* zu Schwäbisch Hall vom 29. bis 30. April 1890 festgesetzt.

Die Trennung der Viehtransporte von den Hauptpersonenkursen wurde zum Grundsatze erhoben und wird demnach bei Feststellung jeder einzelnen Semestralfahrordnung sofort bestimmt, bei welchen Schiffskursen Viehtransporte ausgeschlossen sind.

Sonderfahrten können während des Laufes einer Fahrplanperiode von den geschäftsleitenden Behörden der einzelnen Verwaltungen unter Verständigung der übrigen eingelegt werden; Abänderungen der vereinbarten Fahrpläne, einschließlich der Trajektfahrten, bedürfen der Zustimmung der beteiligten Verwaltungen. Kursunregelmäßigkeiten bei Ausführung der einzelnen Fahrten sind nur auf die nächsten Hauptstationen weiterzumelden, denen sodann überlassen bleibt, ob und inwieweit sie im gegebenen Falle eine Verständigung folgender Stationen hierüber für angezeigt erachten.

---

[1]) Besondere Sicherungsmaßnahmen wurden auch durch einen nach der Jahrhundertwende abgewickelten, weithin bekannten Vorgang veranlaßt. Derselbe bestand in den über die Wasserfläche des Bodensees — bei Marzell, nächst Friedrichshafen — unternommenen Fahrversuchen mit dem von dem Grafen Ferdinand von Zeppelin konstruierten mächtigen Luftschiffe. Die Inspektorenkonferenz zu Friedrichshafen am 18. Juni 1900 erachtete im Hinblicke auf die Gefahr, welche durch die damals in Vorbereitung gestandenen Fahrversuche dieses Luftschiffes „bei einem unmittelbaren Zusammentreffen eines Dampfschiffes mit dem (sich auf die Wasserfläche senkenden) Luftschiffe für beide Flottanten entstehen könnte", entsprechende Sicherungsmaßnahmen für nötig. Indessen verliefen die interessanten Fahrversuche des Luftschiffes ohne störenden Zwischenfall für die Dampfschiffahrt.

Die früher allgemein übliche Segelausrüstung der Schleppschiffe besteht bei einzelnen Verwaltungen heute noch und kommt daselbst unter Umständen auch heute noch zur Anwendung. [1])

Von allgemeinen Anordnungen und Einrichtungen in Bezug auf die Dampfschiffahrt, welche im vorwürfigen Zeitabschnitte durch die V. D. V.* getroffen wurden, seien hier angeführt:

Eine eigene Flaggenordnung für die Bodenseedampfschiffe nach österreichischem Vorschlage wurde auf der V. D. V.-Kfz.* zu Bregenz vom 4. Mai 1888 angenommen und trat nach Genehmigung der Regierungen am 1. November 1889 in Geltung. Sie lehnt sich an jene der Handelsmarinen zur See an. [2])

Ein Reglement, betreffend die Gewährung freier Fahrt auf den Bodenseedampfschiffen, wurde bereits auf der V. D. V.-Kfz.* zu Bern vom 12. Mai 1885 festgestellt, später aber durch ein weiteres, auf der V. D. V.-Kfz.* zu Linz vom 30. August 1889 beschlossenes ersetzt. Dasselbe steht in Kraft seit dem 1. Dezember 1889. [3])

Hingegen kam die Anschaffung eines vollständigen Taucherapparates für den Dienst der Bodenseedampfschiffahrt, welche die V. D. V.* im J. 1891 in Erwägung zogen, nicht zustande. [4])

Das im J. 1899 erfolgte Angebot eines „Wellenberuhigungsmittels" (von den Schiffen aus bei stürmischem Wetter anzuwenden) lehnten die V. D. V.* ab.

Die Häfen und Anlandestellen.

In dieser Hinsicht entwickelten die V. D. V.* ihre Tätigkeit nach verschiedenen Richtungen.

Was den Ausbau und die Ausrüstung bestehender größerer

---

[1]) So wurden seitens der bayerischen Schleppboote im J. 1901 bei einer Gesamtfahrtleistung von 10302 km die Segel für 234 km angewendet.

[2]) Der § 4 der Flaggenordnung vom 1. November 1889 (die Hissung der Toppflagge bei feierlicher Veranlassung betreffend) erhielt nach den Beschlüssen der V. D. V.-Kfz.* zu München vom 21. bis 23. März 1895 eine Abänderung; nach der Jahrhundertwende vereinbarte die V. D. V.-Kfz.* zu Lausanne vom 17. bis 18. März 1905 eine neue Fassung der Flaggenordnung überhaupt.

[3]) Bestimmungen über die Gewährung freier Fahrt auf den Bodenseedampfschiffen zunächst für Verkehrsbeamte bestanden schon von Anfang an bei allen Verwaltungen, doch stimmten dieselben in verschiedener Beziehung nicht überein. Der neugegründete Verband der V. D. V.* erachtete es als seine Aufgabe, sofort auf der Gründungskonferenz zu Bern vom 12. Mai 1885 die Bestimmungen über diesen Gegenstand für alle Verwaltungen einheitlich zu gestalten und zu kodifizieren.

[4]) Die Anschaffung eines Taucherapparates hatte schon in dem vorausgegangenen Zeitabschnitte von 1863—1884 die damaligen V. D. V. beschäftigt und hatten dieselben hierwegen mit verschiedenen deutschen und österreichischen Marinebehörden und Firmen verhandelt, ohne zu einem Ergebnisse zu gelangen.

Häfen anlangt, kommen hier Konstanz, Romanshorn und Rorschach in Betracht. Die Befassung der V. D. V.* mit den Einfahrtsverhältnissen des neuen im J. 1891 vollendeten Hafens in Konstanz wurde weiter oben beregt. Bezüglich des Hafens in Romanshorn handelte es sich um die Verbesserung der Beleuchtung desselben und setzten sich die V. D. V.* deswegen mit der Regierung des Kantons Thurgau in Verbindung, worauf die gewünschte Verbesserung seit dem Winter 1898/99 eingeführt wurde. Auch wegen Rorschachs wurde die Frage einer besseren Hafenbeleuchtung aufgeworfen. Die neue elektrische Beleuchtungsanlage daselbst steht nunmehr seit dem J. 1900 im Gebrauch.

Die Wünsche der V. D. V.* aber reichten weiter; sie richteten sich seit geraumer Zeit auf die Ersetzung der seit Jahrzehnten beklagten, ungenügenden und gänzlich veralteten Einrichtungen des Rorschacher Hafens durch einen vollständigen, den modernen Ansprüchen genügenden Neubau desselben. In diesem Sinne übermittelten die V. D. V.* auf Grund eines Beschlusses der V. D. V.-Kfz.* zu Ulm vom 23. bis 24. März 1892 der Regierung des Kantons St. Gallen, welcher der Hafen von Rorschach als Staatsdomäne angehört und welche hiernach auch dessen Umgestaltung trifft, eine einschlägige motivierte Denkschrift, auf welche jedoch bis zur Jahrhundertwende eine offizielle Antwort nicht erfolgte, so daß die Frage als eine offene in das neue Jahrhundert herüberging.[1])

Bei den weiteren Verhandlungen über die Schaffung einer gemeinsamen Bodenseekarte für Schiffahrtszwecke, wie solche auf der außerordentlichen V. D. V.-Kfz.* zu Bregenz vom 5. bis 7. Mai 1888 beschlossen worden war, wurde vereinbart, daß an den Rand dieser Karte planmäßige Darstellungen der einzelnen wichtigen Häfen

---

[1]) Seit der Jahrhundertwende hat die Angelegenheit insofern einige Fortschritte gemacht, als auf der V. D. V.-Kfz.* zu Zürich vom 12. bis 13. Juli 1901 der daselbst anwesende Vertreter der kantonalen St. Gallischen Schiffahrts- und Hafenverwaltung zu Rorschach namens der Kantonsregierung die Erklärung abgab, daß letztere gesonnen sei, die Verbesserung der Hafenverhältnisse in Rorschach nach einem von dem Ingenieur Zschokke in Aarau aufgestellten Projekte in die Wege zu leiten, worauf die Konferenz um seinerzeitige Zusendung dieses Projektes zur Äußerung darüber ersuchte. Diese Zusendung erfolgte und betätigte die Inspektorenkonferenz zu Friedrichshafen vom 28. Oktober 1902 die beregte Prüfung vom Standpunkte der Dampfschiffahrt aus, worauf sich die V. D. V.-Kfz.* zu Stuttgart vom 18. bis 20. März 1903 gegenüber dem Umbaue des alten Hafens für die Erbauung eines neuen aussprach. Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen behielt sich ihrerseits die Prüfung der Angelegenheit vom Standpunkte des Eisenbahnbetriebes aus vor und war nach einer Mitteilung auf der V. D. V.-Kfz.* zu Innsbruck vom 12. bis 13. August 1903 damals mit dieser Prüfung befaßt. Weiter scheint die Sache bis jetzt allerdings noch nicht gediehen zu sein.

und Anlandestellen des Obersees und Untersees angebracht werden sollten, welche zur Ergänzung der Karte zu dienen hätten. Demgemäß begannen die einzelnen Verwaltungen seit dem J. 1892 mit der Anfertigung dieser Pläne und fanden dieselben auch an dem Rande der im J. 1896 fertig gestellten Karte entsprechende Aufnahme. Indessen ließen einzelne Verwaltungen diese Pläne auch in bedeutend größerem Maßstabe in Einzelexemplaren zum Handgebrauche herstellen. Auf die stete Evidenthaltung der Pläne an der Hand der gegenseitigen Mitteilungen der Verwaltungen unter sich über vorkommende Situationsänderungen wird besonderer Wert gelegt. Auf der V. D. V.-Kfz.* zu Zell a. S. vom 24. bis 25. August 1898 wurden Einleitungen zur nachträglichen Erstellung der noch fehlenden Pläne für die Stationen des Überlinger Sees getroffen, um einem Bedürfnisse jener Verwaltungen, welche diesen Seeteil ausnahmsweise befahren würden, in dieser Hinsicht zu genügen.[1])

Auch mit der einheitlichen Gestaltung der Dienstführung in den Haupthäfen befaßten sich die V. D. V.* Der in dieser Richtung bereits auf der V. D. V.-Kfz.* zu Stuttgart vom 5. Mai 1886 von Baden gestellte Antrag, in den Häfen mit Sitzen von Inspektoren die Genehmigung der Abfahrt der dort verkehrenden Dampfschiffe aller Verwaltungen diesen Beamten oder deren Stellvertretern vorzubehalten, um vor allem ein besseres Ineinandergreifen der Dampfschiffahrt und der am See mündenden Eisenbahnen zu erzielen, wurde zwar von allen Verwaltungen als zutreffend anerkannt, jedoch erklärten einzelne Verwaltungen im vorhinein, diese Einrichtung nur in beschränkter Weise zur Durchführung bringen zu können.

Allgemeine Annahme fanden hingegen die auf der V. D. V.-Kfz.* zu Freiburg i. B. vom 2. bis 3. September 1887 aufgestellten „Vorschriften für das Verhalten der Schiffe und ihrer Bemannung in den Bodenseehäfen mit Sitz eines Dampfschiffahrtsinspektors“, wonach das Gesamtpersonal aller in einem solchen Hafen weilenden Dampfschiffe für die ganze Dauer des dortigen Aufenthaltes dem betreffenden Inspektor, beziehungsweise dessen Stellvertreter dienstlich untergeordnet ist.[2])

Endlich möge noch Erwähnung finden, daß die V. D. V.* auch

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 68.

[2]) Im Zusammenhange mit diesen Vorschriften erfolgte, gemäß Beschlusses der V. D. V.-Kfz.* zu Ischl vom 23. bis 24. August 1894, seitens sämtlicher Verwaltungen an ihr unterstelltes Personal die ausdrückliche amtliche Belehrung, daß dasselbe während seines zeitweiligen dienstlichen Aufenthaltes in einem Hafen eines anderen, als des heimatlichen Uferstaates der dortigen Landeshoheit und Gerichtsbarkeit unterstellt sei. (Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 23 Anm. 1 Abs. 8.)

für die Sicherheit des Hafendienstes insofern Vorsorge trafen, als auf der B. D. B.-Kfz.* zu Lugano vom 23. März 1896 vereinbart wurde, daß bestimmte in der allgemeinen Signalordnung enthaltene Signale, wenn sie in einem Hafen abgegeben werden, als Hafensperr- beziehungsweise Hafenöffnungssignale zu gelten haben.

d) Der kommerzielle Dienst.

Auch hinsichtlich dieses Dienstzweiges entwickelten die B. D. B.* während des letzten Zeitabschnittes der zweiten Hauptperiode eine rege und ersprießliche Tätigkeit, wenn auch dieselbe nach außen nicht in der gleichen offensichtigen Weise ins Auge fiel, wie jene bezüglich des nautischen Dienstes mit seinen vielgestaltigen, wechselnden Bedürfnissen. Die Fortentwicklung des kommerziellen Dienstes konzentrierte sich vielmehr in der Hauptsache in der zeitweiligen sachgemäßen Umgestaltung des Betriebsreglements und der Tarife.

Bei Beginn des Zeitabschnittes stand die Umgestaltung des damals noch in Geltung befindlichen Betriebsreglements vom 1. Juli 1875 in Frage und beschäftigte sich die B. D. B.-Kfz. zu Heidelberg vom 29. September 1884, die erste, an deren Beratung Vertreter der neuen österreichischen Staatsdampfschiffahrt aktiven Anteil nahmen, mit dieser Angelegenheit. Die Frucht dieser Beratungen war das revidierte Betriebsreglement, giltig vom 1. Januar 1885 ab. Die Entstehung dieses revidierten Betriebsreglements fällt also in die Zwischenzeit zwischen der Betriebseröffnung der neuen österreichischen Bodenseedampfschiffahrt im September 1884 und der Schaffung des Verbandes der B. D. B.* im Mai 1885. Veranlassung zu der Revision des bis dahin in Geltung gestandenen Betriebsreglements vom 1. Juli 1875 gab der Umstand, daß die jenem älteren Betriebsreglement zugrunde gelegenen reglementarischen Bestimmungen der deutschen und schweizerischen Eisenbahnen inzwischen mehrfache Veränderungen erlitten hatten, welche auch für die Bodenseedampfschiffahrt in Betracht kamen, und daß auch die teilweise abweichenden reglementarischen Vorschriften der österreichischen Eisenbahnen nun Mitberücksichtigung finden mußten.

Das einige Jahre später zwischen einer Anzahl europäischer Staaten, darunter dem Deutschen Reiche, Österreich-Ungarn und der Schweiz, zu Bern abgeschlossene „Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890“ — in allen beteiligten Staaten am 1. Januar 1893 mit Gesetzeskraft eingeführt — brachte die Notwendigkeit tiefgreifender Änderung der reglementarischen Bestimmungen für die Eisenbahnen in diesen Staaten mit sich. Aber ebenso ergab sich diese Notwendigkeit auch hinsichtlich des an die seitherigen reglemen-

tarischen Bestimmungen der deutschen, schweizerischen und österreichischen Eisenbahnen sich anlehnenden Betriebsreglements für den Bodensee vom 1. Januar 1885.

Nachdem auf der V. D. V.-Kfz.* zu Zürich vom 7. bis 9. Januar 1890 die Frage der Umänderung des letztgenannten Betriebsreglements in diesem Sinne bereits vorbereitungsweise aufgerollt worden war und mehrere der folgenden V. D. V.-Kfzn.* sich mit dem Fortgange der Angelegenheit befaßt, inzwischen aber die einzelnen Verwaltungen je für ihren Dienstbereich entsprechende provisorische Verfügungen getroffen hatten, beschloß die V. D. V.-Kfz.* zu Sigmaringen vom 22. bis 23. März 1893 in die Umarbeitung des Betriebsreglements vom 1. Januar 1885 einzutreten. Für diese Umarbeitung wurden von zwei Seiten Entwürfe erstellt, deren einer auf der außerordentlichen V. D. V.-Kfz.* zu Zürich vom 28. bis 29. November 1894 durchberaten und mit den dort beschlossenen Abänderungen angenommen wurde. Die auf ebengenannter V. D. V.-Kfz.* zustande gekommene Neufassung trat als Betriebsreglement, giltig vom 1. März 1895 ab, in Kraft. Ein Nachtrag hierzu gelangte noch im August gl. J. zur Ausgabe. Die Einführung des Expreßgutverkehres, jedoch lediglich für Lebensmittel, erfolgte am 1. Januar 1899. Dergestalt lag das Betriebsreglement für die Bodenseedampfschiffahrt bei Eintritt der Jahrhundertwende.[1])

In tarifarischer Hinsicht bestanden bei Beginn des Zeitabschnittes der Personentarif vom 1. Juni 1875 und der Gütertarif vom 1. November 1883, beide bereits weiter oben besprochen, zu Recht.

Der Personentarif vom 1. Juni 1875 wies, wie schon bemerkt, eine nicht unwesentliche Erhöhung der vor dem eben genannten Tage giltig gewesenen Tarifsätze aus und machte sich bei den V. D. V.* die Meinung geltend, daß der allmählich eingetretene Rückgang der Personenfrequenz auf diese Erhöhung zurückführen und hienach eine entsprechende Revision der Tarifsätze, sowie anderweitiger Bestimmungen des Tarifs vom 1. Juni 1875 anzustreben seien. Die V. D. V.-Kfz.* zu Neuenburg vom 3. bis 5. Mai 1889 nahm deshalb den Entwurf eines derart

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 60. Das „Internationale Übereinkommen u. s. w. vom 14. Oktober 1890" selbst erhielt ein Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898, welches am 10. Oktober 1901 in Wirksamkeit trat. Daraufhin folgte eine bezügliche Neuredaktion des Betriebsreglements für den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, welches ebenfalls am letztgenannten Tage in Geltung trat. Eine Neuredaktion des Betriebsreglements für die Bodenseedampfschiffahrt hat inzwischen noch nicht Platz gegriffen, so daß jenes vom 1. März 1895 heute noch in Kraft steht. Eine Revision des „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890" ist angebahnt, die Erstellung eines ebenmäßigen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr einstweilen wenigstens angeregt.

revidierten Personentarifs in Beratung, beschloß aber zugleich bis zur Erstellung eines solchen Tarifs die einstweilige Erleichterung des Verkehrs durch Einführung von Familienabonnements und Kilometerheften für Einzelne, wie für Familien, dann Taxermäßigungen für Rückfahrkarten und Gesellschaftsreisen. Die vollständige Tarifrevision erfolgte auf den beiden Sonderkonferenzen zu München vom 7. bis 8. Oktober 1889 und 15. April 1890. Der hier vereinbarte neue Personentarif trat vom 1. August 1890 ab in Geltung.

Derselbe erhielt zehn Nachträge, den letzten mit Wirkung vom 1. Januar 1899 ab.

Die in das Personentarifwesen tief eingreifenden Beschlüsse der Konferenz der weiter unten näher zu besprechenden Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft, abgehalten zu München vom 15. bis 17. März 1900, und insbesondere die daselbst zugestandene wahlweise Benützung der Fahrkarten auf Schiff und Bahn ließen eine Revision des Personentarifs vom 1. August 1890 angezeigt erscheinen.

Dieser revidierte neueste Personentarif, giltig ab 1. Juni 1900, an dessen Spitze „Besondere (Vollzugs-)Bestimmungen zum Betriebsreglement" gestellt sind, enthält aber keine grundsätzlichen Änderungen des Tarifs vom 1. August 1890, sondern nur eine sachgemäße Zusammenfassung des obengenannten älteren Tarifs, der zehn Nachträge desselben und der obenberegten Beschlüsse der Gemeinschaftskonferenz vom 15. bis 17. März 1900.

Der Gütertarif vom 1. November 1883 wurde sehr bald ersetzt durch den neuen Gütertarif vom 15. Oktober 1884, welcher jenem gegenüber einige Änderungen der Tarifsätze, wie der Güterklassifikationen aufwies.

Dieser neue Gütertarif von 1884 wurde wiederum ersetzt durch den neuesten Gütertarif vom 1. Januar 1889. In demselben sind bezüglich der eigentlichen Taxsätze keine Änderungen enthalten, wohl aber umgearbeitete Tarifbestimmungen und Güterklassifikationen, wobei der Trajektverkehr und jener auf den Dampfschiffen und deren Schleppern strenge ausgeschieden erscheint.

Der Personentarif vom 1. Juni 1900 und der Gütertarif vom 1. Januar 1889, letzterer mit seinen fünf Nachträgen, bildeten zusammen das Tarifrecht für den Obersee und den Überlinger See, mit welchem die Bodenseedampfschiffahrt die Jahrhundertwende überschritt.

Für den Untersee und Rhein bis Schaffhausen hatte die jüngere Schaffhausener Gesellschaft sich im Verbandsstatute der V. D. V.* — unabbrüchig ihrer vollen Unterwerfung unter das jeweilige Betriebsreglement — die bereits bei ihrem Beitritte zu den V. D. V.* im J. 1868 ihr zugestandene Freiheit der Erstellung besonderer Personen-

und Gütertarife gewahrt und wurden dieselben jeweils getrennt von jenen für den Obersee und Überlinger See veröffentlicht.

Ich hatte mich bestrebt, bei der vorstehenden Darstellung der Tätigkeit des Verbandes der V. D. V.* von dessen Gründung im J. 1885 bis zur Jahrhundertwende, in Übereinstimmung mit der Anlage meines ganzen gegenwärtigen Buches, die tunlichst enge Begrenzung anzuwenden. Gleichwohl drängte die Fülle alles dessen, was der Verband in den erwähnten sechzehn Jahren, welche den letzten Zeitabschnitt des vorigen Jahrhunderts bildeten, anregte, leistete und schuf, von selbst dazu, daß die Darstellung desselben den breitesten Raum unter allen Einzeldarstellungen des gegenwärtigen Buches einnehmen muß. Es wickelte sich eben, wie schon früher angedeutet, die Geschichte der Bodenseedampfschiffahrt in diesem Zeitabschnitte nicht mehr, wie vorher, in dem nebeneinanderstehenden beschränkten Rahmen der Geschichte der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten, sondern in dem großen Rahmen des Zusammenwirkens derselben, als geschlossenen Verbandes, ab.

Danach trat die Bodenseedampfschiffahrt in jener konsolidierten Ausbildung ihres so ganz eigenartigen internationalen Gefüges, welche sie durch die dargelegten erfolgreichen Bemühungen des Verbandes erworben, hinüber in das neue Jahrhundert, und verbürgen der Ernst und die gediegene Sachkenntnis, mit welcher der Verband seiner oft recht schwierigen Aufgabe sich unentwegt weiter hingibt, die gedeihliche Fortentwicklung der Bodenseedampfschiffahrt auch in der ferneren Zukunft.

2. Die „Deutsch-Österreichische Bodenseegemeinschaft“.[1] Seit 1886.

In der gleichen Weise, in welcher im Frühjahre 1884 bei dem Herannahen der Betriebseröffnung der österreichischen Staatsdampfschiffahrt auf dem Bodensee die K. k. Direktion für Staatsbahnbetrieb in Wien, als damalige Zentralstelle der K. k. Staatsbahnen, Schritte wegen des Beitrittes dieser neuen österreichischen Verwaltung zu den V. D. V. betätigt hatte, ebenso unternahm dieselbe auch solche Schritte wegen Aufnahme dieser Verwaltung in die Deutsche Bodenseegemeinschaft, wodurch sich letztere von selbst zur „Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft“ erweitern mußte.

Zunächst wurde über diese Aufnahme Österreichs auf einer Ge-

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 58, 59, 62, 63 und 64 S. 85 f.

meinschaftskonferenz zu München vom 1. Mai 1884 verhandelt und beantragte Österreich hiebei sofort die Aufstellung neuer Grundsätze für die Bildung der neuen Deutsch-Österreichischen Gemeinschaft, dahingehend, daß in derselben die Teilung der Gesamteinnahmen nicht wie bei der seitherigen Deutschen Gemeinschaft nach dem Prinzip des Heimathafens, sondern nach den kilometrischen Leistungen der Schiffe der vier fortab beteiligten Verwaltungen zu erfolgen habe. Da die drei deutschen Verwaltungen sich mit dieser Neuerung nicht sofort zu befreunden vermochten, zog Österreich auf der V. D. V.-Kfz. zu Konstanz vom 15. Juli 1884 — auf welcher dessenungeachtet, wie weiter oben ausgeführt, sein Beitritt zu den V. D. V. erfolgte — den Antrag wegen Aufnahme in die Deutsche Gemeinschaft vorerst zurück und betätigte, nachdem es am 15. September 1884 seinen Betrieb eröffnet hatte, seine Fahrten vorzüglich nach Konstanz, Friedrichshafen und Lindau einstweilen auf eigene Rechnung, neben der unverändert fortbestehenden Deutschen Gemeinschaft.

Weitere Präliminarien zwischen den vier Verwaltungen führten sodann dazu, daß auf einer Spezialkonferenz zu Lindau vom 25. April 1885 Österreich der Deutschen Gemeinschaft mit Wirkung vom 1. Juni 1885 ab beitrat, wonach deren Erweiterung zur „Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft" von letztgenanntem Tage an tatsächlich erfolgte.

Dabei wurde hinsichtlich der Grundlagen dieser neueren, erweiterten Gemeinschaft ein Kompromiß dahin vereinbart, daß noch auf ein Jahr die seitherige Grundlage probeweise beizubehalten, gegen Ende dieses Jahres aber an der Hand der sich inzwischen ergebenden einschlägigen Erfahrungen weitere Verhandlung über die eventuelle Änderung dieser Grundlage zu betätigen sei. Diese Verhandlung erfolgte auf einer Gemeinschaftskonferenz zu Augsburg vom 16. bis 17. April 1886. Die hierselbst angenommene künftige Grundlage der erweiterten Gemeinschaft entsprach weder dem seitherigen deutschen Prinzip des Heimathafens, noch den von Österreich zuerst vorgeschlagen gewesenen kilometrischen Leistungen der einzelnen Verwaltungen, sondern war das Prinzip der gleichheitlichen Teilung der Gesamteinnahme der vier Verwaltungen aus dem Personen- und Gepäckverkehre bei der Befahrung der Route Konstanz—Friedrichshafen—Lindau—Bregenz. Beibehalten wurde die bereits bestandene Einrichtung, daß die kilometrischen Fahrtleistungen der beteiligten einzelnen Verwaltungen bei Festsetzung der jeweiligen Fahrpläne tunlichst gleich bemessen, Mehrleistungen der einen oder anderen Verwaltung, soweit möglich, innerhalb eines Jahres in natura ausgeglichen, eventuell aber von den minderleistenden Verwaltungen mit 1 Mk. (seit 1895 nur

mehr mit 80 Pfg.) vergütet werden sollen. Ferner wurde vereinbart, daß bei den „Gemeinschaftsfahrten" Schlepp- und Trajektdienst auszuschließen seien.

Das Gemeinschaftsverhältnis wurde unter Bestimmung der Giltigkeit seines Beginnes ab 1. Juni 1886 auf unbestimmte Zeit mit dem Vorbehalte halbjähriger Kündigung vereinbart. Die Geschäftsführung der Gemeinschaft obliegt der jeweils geschäftsführenden Verwaltung der V. D. V.* Ist dieses eine schweizerische Verwaltung, so verbleibt die Geschäftsführung der Gemeinschaft bei der zuletzt damit befaßten deutschen Verwaltung, bis wieder eine solche die Geschäftsführung der V. D. V.* übernimmt. Diese auf der Gemeinschaftskonferenz zu Augsburg vom 16. bis 17. April 1886 vereinbarten Bestimmungen sind bis heute die Basis der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft.

Ergänzungen und teilweise Modifikationen erfuhren diese Bestimmungen auf den weiter — meist im Anschlusse an V. D. V.-Kfzn.* — abgehaltenen Gemeinschaftskonferenzen. Die Protokolle der letzteren Konferenzen wurden nach einem Beschlusse auf einer derselben in gleicher Weise fortlaufend numeriert, wie jene der V. D. V.-Kfzn.* Das Protokoll der mehrerwähnten Augsburger Konferenz vom 16. bis 17. April 1886 erhielt die No. 1 und endet die Reihe der bis zur Jahrhundertwende stattgefundenen Gemeinschaftskonferenzen nach dieser Numerierung mit No. 11.[1])

Der Geltungsbereich der Deutsch-Österreichischen Gemeinschaft beschränkte sich, wie schon aus der hiefür angenommenen Route Konstanz-Friedrichshafen-Lindau-Bregenz hervorgeht, gleich dem der früheren Deutschen Bodenseegemeinschaft nur auf die deutsche und österreichische Seite des Obersees und überließ insbesondere nach wie vor den Überlinger See an Baden, sowie den Untersee samt der anschließenden Rheinstrecke bis Schaffhausen an die Schaffhausener Gesellschaft allein.

Ferner wurden, wie schon früher bei der Deutschen Gemeinschaft geschehen, die Fahrten Württembergs zwischen Friedrichshafen und Rorschach nur für die Teilstrecke Friedrichshafen-Langenargen einbezogen.

Nachdem auf der Gemeinschaftskonferenz zu Stuttgart vom 4. Mai 1886 Baden seitens der übrigen beteiligten drei Verwaltungen noch das wertvolle Zugeständnis der Nichteinrechnung des durch die Schiffe

---

[1]) Aus der Numerierung des Protokolls der Augsburger Konferenz vom 16. bis 17. April 1886 mit No. 1 ergibt sich die Folgerung, daß diese Konferenz als die Gründungskonferenz der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft angenommen und demnach als Tag des Beginnes derselben der in diesem Protokoll festgesetzte Termin vom 1. Juni 1886 betrachtet wird, wogegen das Probejahr vom 1. Juni 1885 bis 31. Mai 1886 bei Berechnung des Bestehens dieser Gemeinschaft außer Ansatz bleibt.

der Gemeinschaft zu vermittelnden Lokalverkehres zwischen Konstanz und Meersburg in die Gemeinschaft, d. i. des Alleinbezuges der betreffenden Erträgnisse, erlangt hatte, trat die Gemeinschaft am folgenden 1. Juni 1886 programmgemäß in Kraft.[1])

Die Nordostbahn, welche sich an der Befahrung der Seestrecke Bregenz-Lindau beteiligt, wurde auf ihren bezüglichen Antrag hin durch Beschluß der V. D. V.-Kfz.* zu Zürich vom 28. bis 30. Mai 1890 mit Wirksamkeit vom 1. August gl. J. für diese Strecke in die Gemeinschaft aufgenommen, jedoch nur für die betreffenden Fahrten ihrer eigenen Schiffe. Es besteht demgemäß seit diesem Tage innerhalb der Gemeinschaft selbst eine Art Untergemeinschaft für die Strecke Bregenz—Lindau.

Später befaßte sich die Gemeinschaft mit der Prüfung der Frage, ob und eventuell unter welchen Bedingungen die vollständige Aufnahme der Nordostbahn in die Gemeinschaft tunlich erscheine. Nachdem zwischen der Gemeinschaft und der Nordostbahn mündliche Vorverhandlungen in diesem Sinne stattgefunden, wurde die Angelegenheit auf der Gemeinschaftskonferenz zu Salzburg vom 26. November 1895 an der Hand genauen einschlägigen Rechnungsmaterials eingehender Beratung unterstellt. Dabei wurde die Anschauung gewonnen, daß die vollständige Aufnahme den Interessen der Gemeinschaft, sowie sie bestehe, nicht entspreche und daß deshalb hiervon abzusehen sei.[2])

Hingegen wurde auf ebendieser Konferenz seitens Österreichs die viel weiter gehende Frage der Errichtung einer Gesamtgemeinschaft aller fünf Verwaltungen für den Obersee mit oder ohne Einbeziehung des Überlinger Sees unter gleichzeitiger Aufhebung aller bestehenden Sondervereinbarungen aufgerollt. Die Inspektoren wurden zur Vornahme von Vorerhebungen in dieser Richtung angewiesen. Wieweit dieselben gediehen, entzieht sich meiner Kenntnis. Einen aktuellen Erfolg erzielte die Sache nicht.

---

[1]) Dieses Verhältnis wurde in der letzten Zeit geändert, indem Baden auf mehrseitigen Wunsch der übrigen beteiligen Verwaltungen auf der Gemeinschaftskonferenz zu Lausanne vom 17. bis 18. März 1904 einem anderen Teilungsmodus zustimmte. Nach demselben werden vom 1. Mai 1904 ab die Erträgnisse aus dem durch die Schiffe der Gemeinschaft vermittelten Lokalverkehre zwischen Konstanz und Meersburg nach festbestimmter Norm unter Baden, als Einzelverwaltung, und der Gemeinschaft als solcher, also mit Einschluß Badens, geteilt.

[2]) Das der Beratung der Salzburger Konferenz vom 26. November 1895 zugrunde gelegene Rechnungsmaterial bezieht sich auf den Personenverkehr, wie sich derselbe im J. 1894 auf dem Obersee abwickelte, und liefert einen interessanten Überblick über die Vielgestaltigkeit der dort bestehenden einzelnen Verkehrsbeziehungen. Deshalb glaubte ich die Ziffern dieses Überblickes in entsprechender formeller Umgruppierung dem gegenwärtigen Buche als Tabelle XIV einverleiben zu sollen.

Inzwischen erachtete die Nordostbahn die Ausführung von Fahrten seitens der Gemeinschaft längs des südlichen Ufers des Obersees mit Berührung schweizerischer Plätze, wie solche Fahrten in einzelnen Fahrplanperioden stattfanden, als den Interessen ihres Bahnbetriebes an diesem Ufer unzuträglich und ließ die Möglichkeit der Gegeneinrichtung von — außerhalb des normalen Fahrplanes auszuführenden — Spezialfahrten von Nordostbahndampfern längs des nördlichen, deutschen Seeufers durchblicken. Doch schritt die Nordostbahn nicht zur Ausführung dieser Gegeneinrichtung. Anderseits wurden die Fahrten der Gemeinschaft längs des südlichen, schweizerischen Ufers nach verschiedenen Phasen auf ein sehr bescheidenes Maß zurückgeführt. Hier spielen auch die Verhältnisse der nachstehend zu erörternden besonderen „Arboner Gemeinschaft", welcher die Deutsch-Österreichische Gemeinschaft seit 1896 als Teilnehmerin angehört, herein.

Von weiteren, bis zur Jahrhundertwende eingetretenen wichtigeren Verhandlungen der Deutsch-Österreichischen Gemeinschaft möge hier noch zunächst die Frage der Erstreckung der Gemeinschaft auch auf den Güterdienst erwähnt werden. Die Einführung eines gemeinschaftlichen Güterkurses wurde bereits auf der Gemeinschaftskonferenz zu Stuttgart vom 4. Mai 1887 angeregt, dann auf der V. D. V.-Kfz.* zu Triest vom 22. bis 23. April 1891 weiter verhandelt, dort aber endgiltig zurückgestellt, nachdem sich bei der Verhandlung zeigte, daß mit dieser Einrichtung die gewünschten Verbesserungen nicht zu erzielen seien.

Mehrfache Erörterungen galten sodann der Teilung der Erträgnisse für die bedeutenden Transporte italienischer Arbeiter über den Bodensee, welche Österreich auf seinen Trajektbooten vollzog, zwischen der Gemeinschaft und dieser Einzelverwaltung, ferner der Einbeziehung der von Österreich seit 1894 für sich eingerichteten Fahrten Bregenz-Hard-Lindau, über welchen letzteren Punkt indessen keine Einigung erzielt wurde.

Gegen Ende des Jahrhunderts erlangte mit Rücksicht auf die herannahende Vollendung der Gürtelbahn für die Gemeinschaft die Frage der wahlweisen Benützbarkeit der Fahrkarten auf Schiff und Bahn besondere Wichtigkeit und war dieser Frage zumal die wichtige Gemeinschaftskonferenz zu München vom 15. bis 17. März 1900 gewidmet. Über diesen Punkt wird an anderer Stelle gehandelt werden.

Eine mit dem Fortfalle aller bestehenden, fast chaotisch verschlungenen Sondervereinbarungen verbundene Gesamtgemeinschaft, wie solche auf der Gemeinschaftskonferenz zu Salzburg vom 26. November

1895 angeregt wurde, dürfte ganz unverkennbar ein würdiges Seitenstück des so segensreich wirkenden Verbandes der V. D. V.* darstellen; sie würde sich als ein willkommener Fortschritt für die gesamte Bodenseedampfschiffahrt charakterisieren. Leider stellen sich ihrem Abschlusse so bedeutende Schwierigkeiten entgegen, daß auf ein Zustandekommen einer solchen in absehbarer Zeit kaum zu rechnen sein wird.[1])

Vorerst bildet die Deutsch-Österreichische Gemeinschaft, die umfassendste unter allen bestehenden Sondervereinbarungen, immerhin eine ersprießliche Einrichtung überhaupt und ein wertvolles Korrektiv für die naturgemäßen Wettbewerbswünsche der einzelnen Verwaltungen insbesondere.

3. Die „Arboner Gemeinschaft".[2])
Seit 1892.

Arbon hatte schon früher lange Zeit hindurch eine Dampfschiffstation besessen, dieselbe aber nach der am 15. Oktober 1869 erfolgten Betriebseröffnung der Nordostbahnstrecke Romanshorn-Arbon-Rorschach verloren und konnte eine solche trotz zwanzigjähriger fortgesetzter Bemühungen der Ortsverwaltung nicht wieder erlangen. Die Beweggründe für diese Nichtberücksichtigung der Wünsche Arbons lagen einerseits in den ungünstigen Landungsverhältnissen daselbst (Untiefen längs des Ufers und Mangel eines geschützten Anlegeplatzes), anderseits in der Auffassung der zunächst beteiligten Nordostbahn, daß eine Einbeziehung von Arbon in den Dampfschiffverkehr als eine Konkurrenz für ihre obengenannte Eisenbahnstrecke erscheine.

Nachdem aber die Ortsverwaltung von Arbon sich entschlossen hatte, im Laufe der J. 1891—1892 die Hafenverhältnisse und Landungseinrichtungen daselbst tunlichst in einer den Dampfschiffverkehr mit Arbon zu jeder Tageszeit und bei jeder Witterung ermöglichenden Weise zu verbessern und zu diesem Zwecke mit erheblichen Kosten einen weit in den See hineinragenden, gemauerten Molo mit einem eisernen Leuchtturme von dessen Spitze ausführen ließ, wurde auf Antrag der Nordostbahn selbst auf der V. D. V.-Kfz.* zu Konstanz vom 18. Februar 1892 über die erneute Einbeziehung von Arbon in den Dampfschiffverkehr beraten. Auf dieser Konferenz wurden folgende Grundsätze vereinbart:

Eigene Fahrten zwischen Arbon und irgend einem anderen Uferorte finden nicht statt, vielmehr werden zu Fahrten dorthin und zurück nur die fahrplanmäßigen Liegezeiten der Kursdampfer in

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 9 S. 10.

[2]) Vgl. S. Ü. No. 58, 59, 63 und 64 S. 101 f.

Romanshorn und Rorschach benützt. Welche einzelne Fahrten hiebei auszuführen sind, bestimmen die semestralen Fahrplankonferenzen der V. D. V.*

Hinsichtlich des Personen- und Viehtransportes bilden diejenigen Verwaltungen, deren Schiffe sich in dieser Weise an der jeweiligen Befahrung von Arbon beteiligen, für die Zeit dieser Beteiligung eine besondere „Arboner Gemeinschaft“. Die bei derselben anfallenden Erträgnisse werden zwischen den beteiligten Verwaltungen nach dem Verhältnisse ihrer bezüglichen fahrplanmäßigen Leistungen, worüber Abrechnung stattfindet, geteilt. Die Taxen für das von den Reisenden mitgeführte Gepäck gehören nicht der Gemeinschaft, sondern jener Verwaltung, auf deren Schiffen diese Taxen jeweils anfallen. Die Güterbeförderung zu Schiff nach und von Arbon beschränkt sich auf den Bodenseelokalverkehr und hier wieder nur auf jene Sendungen, deren Transport zu Schiff von den Aufgebern ausdrücklich verlangt wird. Die hiewegen anfallenden Taxen kommen, wie bei dem Gepäcke, jener Verwaltung zu, deren Schiffe die betreffenden Transporte ausführen.

Auf Grund dieser Vereinbarungen wurde Arbon vom 1. Juli 1892 ab in den Dampfschiffverkehr neuerdings einbezogen. Jedoch erscheint die Befahrung des Ortes wegen der bei der Baggerung längs des Strandes teilweise bestehen gebliebenen Untiefen bei besonderem Niederwasserstande immer noch ausgeschlossen.

Eine Aufnahme des Güterverkehres der Dampfschiffstation Arbon fand trotz der obenbemerkten Abmachungen noch nicht statt.

Als Teilnehmer an der Arboner Gemeinschaft erschienen von Anfang an Württemberg, Bayern und die Nordostbahn, später auch Österreich. An dessen Stelle trat im J. 1896 die Deutsch-Österreichische Gemeinschaft als Mitglied der Arboner Gemeinschaft, aber nur insoweit, als Österreich individuell daran beteiligt gewesen war.

Anlangend die Häufigkeit der Befahrung der Station Arbon durch die Arboner Gemeinschaft, so wechselte diese im Zusammenhange mit den verschiedenen Phasen der Längsbefahrung des schweizerischen Ufers des Obersees durch die österreichischen und deutschen Dampfschiffe überhaupt und sank mit der Reduktion dieser Längsbefahrung schließlich auf ein Minimum herab. Nachdem noch im Sommer 1899 eine täglich einmalige Verbindung zwischen Rorschach und Arbon und eine zweimalige zwischen Romanshorn und Arbon bestanden, beschränkt sich seit den letzten Jahren die ganze Befahrung von Arbon für den Sommer zwischen Rorschach und Arbon auf eine Fahrt für jeden Tag und weitere zwei Fahrten für Sonn- und Feiertage, dann zwischen Romanshorn und Arbon auf eine Sonn- und Feiertagsfahrt, während im Winter eine Befahrung von Arbon überhaupt nicht mehr stattfindet.

Dieser minimale Verkehr steht allerdings im Gegensatze zu den kostspieligen Hafenbauten, welche die Gemeinde Arbon seinerzeit hoffnungsfreudig und opferwillig ausführte, erklärt sich aber immerhin durch die eingeklemmte geographische Lage Arbons zwischen den beiden durch die Eisenbahn verbundenen schweizerischen Hauptverkehrsplätzen am Obersee: Romanshorn und Rorschach.

D. Das Zusammenwirken der Dampfschiffahrt mit den Eisenbahnen.

1. Im allgemeinen [1]).

Der Zeitabschnitt von 1884—1900, der letzte, vollständig abgelaufene in der Entwicklungsgeschichte der Bodenseedampfschiffahrt, nahm seinen Anfang mit der Betriebseröffnung der Arlbergbahn und endete materiell mit der Vollendung der Gürtelbahn rings um das Hauptbecken des Bodensees. Beide Markierungsmomente fallen zunächst in das Bereich des Eisenbahnwesens und erhellt schon aus diesem Umstande — abgesehen von dem während des Verlaufes des ganzen Zeitabschnittes sich ergebenden fortgesetzten Einflusse der Eisenbahnen auf die Dampfschiffahrt — in welcher ausgeprägten Weise das Zusammenwirken der zwei Verkehrsmittel Platz gegriffen hatte. Und dabei zeigte sich unverkennbar, wie der Einfluß der Eisenbahnen auf die Dampfschiffahrt bereits ein derartiger geworden war, daß letztere geradezu den Charakter einer Hilfsanstalt der ersteren angenommen hatte.

Was nun jenes Moment anlangt, welches den Anfang des Zeitabschnittes markierte, die Betriebseröffnung der Arlbergbahn, so äußerte dieselbe ihre einschneidende Wirkung auf den gesamten Bodenseeverkehr in zweifacher Richtung.

Einmal hatte durch diese Betriebseröffnung das Bahnnetz der gesamten Österreichisch-Ungarischen Monarchie und der östlich wie nördlich an dieselbe angrenzenden Nachbarländer am Bodensee Anschluß an das schweizerische und hiermit in weiterer Linie auch an das mit demselben westlich zusammenhängende französische Bahnnetz erlangt. Dadurch war nicht nur der seither durch die Sachlage gebotene Umweg des Verkehres zwischen dem Herzen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und deren Ausläufern westlich von Innsbruck über die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen ausgeschaltet, sondern in weiterer Folge Österreich auch die Möglichkeit geboten, mit der ganzen Schweiz und vermittelst der St. Gotthardbahn mit dem westlichen Teile von Oberitalien den Eisenbahnverkehr aufzunehmen und solchen auch mit Umgehung von Bayern, Württemberg, Baden und Elsaß mit Frankreich anzustreben.

[1]) Vgl. in Bezug auf die Einzelheiten der Ausgestaltung der Eisenbahnen in ihrem Verhältnisse zum Bodenseeverkehre den Teil I des gegenwärtigen Buches.

Sodann war Österreich in die Lage versetzt, einen Teil des durch die Arlbergbahn ihm zufallenden neuen Verkehres der von ihm sofort mit der Betriebseröffnung ebendieser Bahn ins Leben gerufenen österreichischen Staatsdampfschiffahrt auf dem Bodensee zuzuwenden und somit von Anbeginn des Zeitabschnittes ab als ein sehr gewichtiger Faktor in die Bodenseedampfschiffahrt einzutreten.

Daß letzteres tatsächlich geschah, dafür sprechen die drei bereits erörterten Erscheinungen in der Entwicklungsgeschichte der Bodenseedampfschiffahrt: die Umgestaltung der freien Vereinigung der V. D. V. zu dem festorganisierten Verbande der V. D. V.,* dann die Erweiterung der Deutschen zur Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft und der Beginn der maritimen Ausbildung des nautischen Dienstes — welche drei Erscheinungen auf das Auftreten der neuen österreichischen Staatsdampfschiffahrt zurückzuführen sind.

Was aber den Anteil betrifft, welchen die Betriebseröffnung der Arlbergbahn Österreich am Bodenseeverkehr gewinnen ließ, so ist in Kürze hierüber nachstehendes zu bemerken:

Nicht für alle Routen von Innerösterreich und von den an die Österreichisch-Ungarische Monarchie angrenzenden Nachbarstaaten her bietet die Arlbergbahn einen kilometrisch kürzeren Weg, als der seitherige Transit über die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen. Dieser kürzere Weg über die Arlbergbahn besteht vielmehr nur für den südlich der Linie Budapest-Wien-Salzburg gelegenen Teil des Bahnnetzes der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und deren Hinterbahnen, während für den nördlich der genannten Linie gelegenen Teil ebendieses Bahnnetzes und seiner anschließenden Nachbarbahnen der Weg über die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen nach wie vor sich als der kürzere darstellt.[1])

Demgegenüber blieb Österreich, wie dieses von seinem Standpunkte aus erklärlich erscheint, bestrebt, dennoch den Hauptteil des eigenen, sowie des durch die Monarchie transitierenden Verkehres zum und vom Bodensee für die Arlbergbahn zu gewinnen. Lange, zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen hiewegen stattgehabte Verhandlungen führten zu einem Ausgleiche, welcher in genauen Instradierungsvorschriften festgelegt wurde. Nach denselben behielt Bayern einen bestimmten Prozentsatz seines seitherigen Transitverkehres zwischen dem Bodensee einerseits und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und deren anschließenden Nachbarbahnen anderseits, während der Großteil des Bodenseeverkehres von und nach dieser Monarchie und deren Anschlußbahnen an die Arlbergbahn überging. Der Verkehrsverlust war für

---

[1]) Vgl. S. Ü No. 26.

die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen und die denselben angegliederte bayerische Staatsdampfschiffahrt immerhin ein sehr fühlbarer.

Baden, Württemberg und die Nordostbahn waren naturgemäß bestrebt, für sich entsprechende Anteile des neuen Arlbergbahnverkehres zu erlangen und schlossen mit Österreich rechtzeitig entsprechende Separatverträge, zu deren Ausführung der Trajektdienst zwischen Bregenz auf der einen Seite, dann Konstanz, Friedrichshafen und Romanshorn auf der anderen Seite eingerichtet wurde, wie dieses weiter unten näher erörtert werden wird.

Jenes zuvörderst, wie gesagt, auch in das Eisenbahnwesen einschlagende Moment, welches materiell den Abschluß des Zeitabschnittes markiert, die Vollendung der Gürtelbahn rings um das Hauptbecken des Bodensees, äußerte seine Wirkung vornehmlich auf dem Gebiete der Verkehrsteilung zwischen der Dampfschiffahrt und der Eisenbahn auf der deutschen Längsseite des Sees, wie dieses ebenfalls weiter unten zur näheren Erörterung gelangen soll.

Innerhalb des durch die beiden vorerwähnten Markierungsmomente begrenzten vorwürfigen Zeitabschnittes erfuhren die beiden Hauptgrundlagen des Dienstes der Dampfschiffahrt, d. i. der Fahrplan, als solche des nautischen Dienstes, und das Betriebsreglement, als solche des kommerziellen Dienstes, ihre Weiterbildung im Sinne des fortschreitenden Einflusses der Eisenbahnen auf die ganze Dienstgebahrung der Dampfschiffahrt.

Was den Fahrplan anlangt, so erhöhte die auf allen am Bodensee mündenden Eisenbahnlinien eintretende Mehrung der Züge die bereits früher bestandene Schwierigkeit der Erstellung des allseitigen Ineinandergreifens der Eisenbahn- und Dampfschiffkurse und konnte dasselbe in verschiedenen Fällen nicht ermöglicht werden, obgleich, wie erwähnt, selbst die großen Europäischen Fahrplankonferenzen diese Angelegenheit mehrfach vor ihr Forum zogen.

Hinsichtlich des Betriebsreglements ist daran zu erinnern, daß jede Neuredaktion desselben durch eine solche der Betriebsreglements für die sich an den See erstreckenden Eisenbahnen bedingt war und demgemäß zunächst das Betriebsreglement für den Bodensee vom 1. Januar 1885 einen Fortschritt in dieser Richtung gegenüber jenem vom 1. Juli 1875 darstellte.

In weitaus höherem Maße wurde jedoch die Neuredaktion des Betriebsreglements der Bodenseedampfschiffahrt vom 1. März 1895 von den reglementarischen Bestimmungen für die Eisenbahnen beeinflußt. Diese letzte Neuredaktion beruhte, wie weiter oben dargelegt, auf der Grundlage des am 14. Oktober 1890 zu Bern abgeschlossenen

und am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getretenen „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnverkehr".

Eine wichtige Bestimmung dieses Übereinkommens geht dahin, daß in dem internationalen Eisenbahnverkehre jene Binnengewässer, welche die festgestellten internationalen Eisenbahnrouten unterbrechen, als Bestandteile dieser Routen angesehen werden. Dieses Verhältnis trifft bei dem Bodensee zu[1]) und bietet dieses Zutreffen eine markante Bestätigung des schon früher ausgesprochenen Satzes, daß die Bodenseedampfschiffahrt als eine Verlängerung der an dem See mündenden Eisenbahnen über denselben erscheine.[2])

Im übrigen mußte unter diesen Umständen die jeweilige Intensivität des Verkehres der Bodenseedampfschiffahrt von jener der Eisenbahnen abhängen. Dabei wurde die Gestaltung der finanziellen Ergebnisse der Dampfschiffahrt selbst allerdings beeinflußt von dem allseitigen Anwachsen ihrer eigenen Betriebsausgaben.

2. Die sog. Fusionsverträge der Schweizerischen Nordostbahn mit Bayern und Württemberg.[3])

Die Fusionen zwischen der Nordostbahn und Bayern, dann der Nordostbahn und Württemberg blieben während des ganzen Zeitabschnittes in der Hauptsache in jenem Rahmen bestehen, welcher ersterenfalls durch den revidierten Vertrag vom J. 1869, letzterenfalls durch den revidierten Vertrag vom J. 1866 schon in dem unmittelbar vorausgegangenen Zeitabschnitte festgelegt worden war. Es erstreckte sich also die Fusion zwischen der Nordostbahn und Bayern auf die beiden Seerouten Lindau-Rorschach und Lindau-Romanshorn hin und zurück, während die Fusion zwischen der Nordostbahn und Württemberg sich auf die einzige Seeroute Friedrichshafen-Romanshorn beschränkte. Einbezogen blieb nach wie vor bei den Fusionen der Transport von Personen, Reisegepäck, Tieren, Equipagen und Gütern, wobei der Wagenladungsverkehr in der bereits beregten Weise dem Trajektdienste zur Besorgung zufiel.

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 40.

[2]) Die Konferenz der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft zu Karlsruhe vom 12. bis 13. März 1902 beschloß, daß die Abrechnungen aus dem Lokalverkehre dieser Gemeinschaft zwischen den beteiligten Verwaltungen künftig der Abrechnungsstelle des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin übertragen werde. Dieser Vorgang läßt deutlich den innigen Zusammenhang der Dampfschiffahrtsanstalten für den Bodensee mit den Eisenbahnen, welchen sie organisch angegliedert sind und welchen sie als Hilfsanstalten dienen, erkennen.

[3]) Vgl. S. Ü. No. 47, 48 und 64 S. 105 f.

Die Bedienung der Seeroute Friedrichshafen-Rorschach und zurück verblieb nach wie vor Württemberg allein auf eigene Rechnung. Eine Besonderheit besteht hiebei insofern, als Württemberg hinsichtlich der Fahrten jener seiner Personendampfer, welche bei dem Kurse Friedrichshafen-Rorschach und umgekehrt die Dampfschiffstation Langenargen (als einzige Zwischenstation) anlaufen, für die dabei auszuführende Personenbeförderung zwischen Friedrichshafen und Langenargen der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft beigetreten erscheint.

3. Fusionsähnliche Verträge Österreichs mit Württemberg, Baden und der Schweizerischen Nordostbahn.[1])

Wie bereits weiter oben bemerkt, waren Baden, Württemberg und die Nordostbahn naturgemäß bestrebt, aus der durch die Betriebseröffnung der Arlbergbahn sich ergebenden wesentlichen Verschiebung des Bodenseeverkehres überhaupt für sich und insbesondere ihre Dampfschiffahrt die möglichst vorteilhaften Folgerungen zu ziehen. Zur Erreichung dieses Zweckes schlossen dieselben aus Anlaß genannter Betriebseröffnung Separatverträge mit Österreich, welche sich indessen nur auf den Güterverkehr bezogen, da der Personenverkehr zwischen Österreich einerseits, dann Baden und Württemberg anderseits, soweit er auf dem See zur Abwicklung kam, sich nach den Bestimmungen der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft richtete, der Personenverkehr zwischen Österreich und dem Gebiete der Nordostbahn aber sich seit längerer Zeit dem Bahnwege längs des südlichen Seeufers zugewendet hatte.

Zur Besorgung des Hauptteiles dieses neuen Güterverkehres von und zu der Arlbergbahn wurden, wie ebenfalls schon erörtert, die drei neuen Trajektrouten Bregenz-Konstanz, Bregenz-Friedrichshafen und Bregenz-Romanshorn hin und zurück eingerichtet.

Die zwischen Österreich einerseits, dann Baden, Württemberg und der Nordostbahn anderseits wegen dieses neuen Güterverkehres abgeschlossenen Separatverträge beruhten auf ähnlichen Grundlagen, wie die auf den Güterverkehr bezüglichen Teile der älteren Fusionsverträge der Nordostbahn mit Bayern und Württemberg. Prinzip ist hier wie dort gleichmäßige Teilung der Fahrtleistungen und der Erträgnisse unter teilweiser Gemeinschaftlichkeit der zur Verwendung kommenden Betriebsmittel.

4. Die Ausgestaltung des Trajektdienstes auf dem Bodensee.[2])

Im vorausgegangenen Zeitabschnitte war, wie bereits erwähnt, die Einrichtung des Trajektdienstes auf verschiedenen Seerouten er-

[1]) Vgl. S. Ü. No. 64 S. 118.
[2]) Vgl. S. Ü. No. 38, 47 und 64 S. 171 f.

olgt, nämlich zwischen Friedrichshafen und Romanshorn, dann zwischen Lindau und Romanshorn, gemeinsam durch Württemberg, beziehungsweise Bayern und die Nordostbahn, je unter Mitanwendung einer Trajektdampffähre, ferner zwischen Konstanz und Lindau durch Baden allein unter ausschließlicher Verwendung von kursmäßigen badischen Personendampfern zum Trajektieren.

Sofort bei Beginn des hier zu besprechenden Zeitabschnittes wurde, wie ebenfalls bereits erwähnt, infolge des Verkehrs von der neuen Arlbergbahn her zum Bodensee und umgekehrt ein Trajektdienst auf folgenden drei weiteren Seerouten eingerichtet:

Bregenz-Konstanz, gemeinsam durch Österreich und Baden;

Bregenz-Friedrichshafen, gemeinsam durch Österreich u. Württemberg;

Bregenz-Romanshorn, gemeinsam durch Österreich u. die Nordostbahn.

Die Umleitung der Trajektierungen zwischen Bregenz und Romanshorn über Lindau und damit die wenigstens teilweise Verschmelzung dieser neuen Trajektroute mit der schon bestehenden zwischen Lindau und Romanshorn, die Bayern anregte, gelangte nicht zur Annahme und bestanden folglich die drei alten neben den drei neuen Trajektrouten fort, so daß der Trajektdienst sich gleichzeitig auf sechs Seerouten erstreckte.

Die Ausführung des Trajektdienstes auf den drei neuen Routen bildete, wie ebenfalls bereits beregt, einen Teil der sofort nach der Betriebseröffnung der Arlbergbahn und der österreichischen Staatsdampfschiffahrt zwischen Österreich, dann Baden, Württemberg und der Nordostbahn abgeschlossenen fusionsähnlichen Gemeinschaftsverträge.

Eine Trajektdampffähre, wie solche von 1869 bis 1883 dem Trajektverkehre zwischen Friedrichshafen und Romanshorn gedient hatte und seit 1874 jenem zwischen Lindau und Romanshorn dient, wurde auf den neuen Trajektrouten nicht eingeführt, da der außerordentlich hohe Kohlenverbrauch solcher großer Fahrzeuge und die Schwierigkeit ihrer Reparaturen auf den räumlich beschränkten Werften am Bodensee sich als Momente erwiesen hatten, welche gegen diese Schiffstype sprachen. Es wurde vielmehr für die drei neuen Trajektrouten vom Anbeginn an die Ausführung des Dienstes mittels Trajektkähnen im Schlepptaue von Personendampfern in Aussicht genommen und eingerichtet. Österreich beschaffte außerdem speziell für den Trajekt- und Schleppdienst den kleinen Propeller „Bregenz“.

Auch Württemberg schritt, nachdem die Trajektdampffähre, welche es im J. 1869 gemeinsam mit der Nordostbahn beschaffte, wie schon angegeben, im J. 1883 außer Verwendung gestellt und der württembergische Trajektdienst von da ab durch dortige Personendampfer mitbesorgt worden war, dazu, zur Entlastung der letzteren eine besondere Dampfbarkasse erbauen zu lassen. Dieselbe erhielt zum Gedächtnisse

des Stammortes der heutigen Hafenstadt Friedrichshafen den Namen „Buchhorn“ und wurde im J. 1891 in den Dienst eingereiht.

Am 1. März 1892 schlossen die fünf am Trajektverkehre über den Bodensee beteiligten Verwaltungen ein Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Aushilfe bei Unbenützbarkeit der Trajektanstalten zu Bregenz oder Lindau. Nach demselben wurde bei Unbenützbarkeit der Trajektanstalt zu Bregenz der Trajektverkehr zwischen diesem Orte einerseits, Friedrichshafen, Konstanz und Romanshorn anderseits und umgekehrt der Trajektanstalt zu Lindau aushilfsweise übertragen, wogegen bei Unbenützbarkeit der Trajektanstalt zu Lindau der Trajektverkehr von da nach Romanshorn und umgekehrt der Trajektanstalt zu Bregenz aushilfsweise zukommt. Dabei erfolgt der Wagenübergang zwischen der normalen und der aushilfsweisen Trajektstation Bregenz oder Lindau auf der Gürtelbahn gegen festnormierte Entschädigungssätze.

Die Vereinbarung zwischen Baden und Bayern über die Unterhaltung eines besonderen badischen Trajektdienstes zwischen Konstanz und Lindau wurde gegen Ausgang des Zeitabschnittes gelöst und endete der Trajektdienst auf dieser Route am 1. Oktober 1899. Dafür wurde zwischen Bayern, Baden und der Nordostbahn vereinbart, daß bis zur Vollendung der Gürtelbahnstrecke von Lindau bis Konstanz die zwischen diesen beiden Orten zu befördernden Güterwagen zunächst zwischen Lindau und Romanshorn über den See trajektiert und sodann zwischen Romanshorn und Konstanz auf der dortigen Nordostbahnlinie weiter transportiert werden sollten. Für die Route Konstanz-Lindau wurde die umgekehrte Beförderungsweise angenommen, dabei aber ausdrücklich vereinbart, daß diese ganze neue Beförderungsweise nur den Charakter einer Aushilfe bis zu der bevorstehenden Vollendung der Gürtelbohnstrecke Lindau-Konstanz besitze.

Hiemit schied eine der drei alten Trajektrouten aus und bestehen seitdem im ganzen nur mehr fünf solche Routen, von denen lediglich eine, Lindau-Romanshorn und umgekehrt, noch von einer Trajektdampffähre bedient wird.

Der durch den Trajektdienst vermittelte Übergang der Güterwagen von dem einen auf das andere beteiligte Bahnnetz regelte sich schon seit geraumer Zeit nach den Bestimmungen des Vereinswagenübereinkommens des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dessen Grundsätzen auch die schweizerischen Eisenbahnverwaltungen sich angeschlossen hatten. Die letzte, gegenwärtig giltige Fassung dieses Übereinkommens datiert vom 1. April 1897.[1])

[1]) Das Vereinswagenübereinkommen usw. beruht auf dem „Internationalen Übereinkommen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen“, in Kraft seit 1. April

Eine tabellarische Übersicht des gesamten Trajektverkehres auf dem Bodensee von dessen Einführungsjahre 1869 bis zum Schlusse des Jahrhunderts, welche ich zu erstellen beabsichtigte, würde von unverkennbarem Interesse sein. Jedoch ist diese Erstellung nicht möglich, weil nicht für alle innerhalb des obengenannten Zeitraumes in Betracht kommenden Trajektrouten ebenmäßige Aufzeichnungen vorliegen.

Immerhin gestattet die „Chronologische Darstellung des Trajektverkehres des Betriebsamtes Lindau", welche sich seit längerer Zeit in jedem Jahresberichte der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen findet, einen fortlaufenden Überblick über die Entwicklung des Trajektverkehres auf der mitältesten und zugleich bedeutungsvollsten Route Lindau-Romanshorn und umgekehrt für den ganzen Zeitraum von 1869—1900 einschließlich. Aus dieser Darstellung ergibt sich deutlich, daß die im Jahre 1884 erfolgte Betriebseröffnung der Arlbergbahn mit ihren Verkehrsverschiebungen einen wesentlichen Rückschlag auf die Frequenz genannter Route ausübten.

Denn diese Frequenz sank vom Jahre 1885 ab von dem Höchstpunkte, welchen sie in den Jahren 1877—1883 behauptet hatte, auf weitaus niederere Ziffern herunter und konnte sich erst langsam wieder zu höheren Ziffern erheben, ohne dabei jedoch den erwähnten Höchstpunkt während des vorwürfigen Zeitabschnittes wieder zu erreichen.

Wenn man indessen die Gesamtleistung betrachtet, welche der Trajektdienst auf der genannten Route während der ganzen Dauer seines Bestehens von 1869—1900 einschließlich vollbrachte, so ergibt sich nachstehendes vollgewichtige Bild:

Befördert wurden:

	Beladene Wagen:	Leere Wagen:
Lindau-Romanshorn	445800	48286
Romanshorn-Lindau	131629	358121
zusammen:	577429	406407

Im ganzen: 983836 Wagen,
mit einem Gesamtgewichte derselben von 4581700 Tonnen.

Aus diesen Ziffern läßt sich auch bei dem Fehlen einer tabel-

1887 (einem älteren Seitenstücke des bereits mehrfach beregten „Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890").

Durch die allgemeine Annahme des Vereinswagenübereinkommens für den gesamten Trajektdienst auf dem Bodensee wurde auch jenes weiter oben beregte, ältere spezielle Übereinkommen über den gegenseitigen Wagenübergang, welches Bayern und die Nordostbahn zur Ergänzung des revidierten Fusionsvertrages von 1869 in ebendiesem Jahre vereinbart hatten, gegenstandslos.

larischen Übersicht über den gesamten Trajektverkehr auf dem Bodensee während des Zeitraumes von 1869—1900 dessen außerordentliche Bedeutung entnehmen. Diese Ziffern lassen aber auch neben der früher festgestellten Tatsache des starken Überwiegens der Gütereinfuhr in die Schweiz die weitgehende Weise erkennen, in welcher von den Eisenbahnen die Bodenseedampfschiffahrt direkt in ihren Dienst gestellt wurde.

5. Die Verkehrsteilung zwischen der Dampfschiffahrt und der Gürtelbahn.

a) Auf der Route Lindau—Bregenz—Rorschach—Romanshorn.[1])

Die Verkehrsteilung zwischen der Bodenseedampfschiffahrt und der Gürtelbahnroute Lindau-Bregenz-Rorschach-Romanshorn blieb während des Zeitabschnittes von 1884—1900 in der Hauptsache die gleiche, wie solche im Laufe des Zeitabschnittes von 1863—1884 durch den grundlegenden Verkehrsteilungs-Vertrag d. d. St. Gallen 28./30. Juni 1873 eingeführt und durch die Beschlüsse der während des Restes ebendieses Zeitabschnittes nachfolgenden 22 einschlägigen Konferenzen von Vertretern der beteiligten Verwaltungen ausgestaltet worden war.

Einzelne Weiterausgestaltungen, auf welche aber im Rahmen der gegenwärtigen Darstellung nicht eingegangen werden kann, griffen auch auf den während des hier in Rede stehenden Zeitabschnittes von 1884 bis 1900 abgehaltenen 17 bezüglichen Konferenzen, hauptsächlich jener zu München vom 12. Dezember 1887 Platz; dieselben waren indessen nicht von grundstürzender Bedeutung.

Im allgemeinen lag es vorwiegend in der Aufgabe dieser Konferenzen, die nach wie vor auftretenden Gegensätze der Interessen der beteiligten Verwaltungen von Fall zu Fall tunlichst zu begleichen.[2])

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 47, 58, 59, 63 und insbesondere 64 S. 141 f.

[2]) Bei der Verstaatlichung der K. k. priv. Vorarlberger Bahn waren die K. k. Österreichischen Staatsbahnen für dieselbe in die bestehenden Vereinbarungen hinsichtlich der Verkehrsteilung auf der Gürtelbahnroute Lindau-Bregenz-Rorschach-Romanshorn eingetreten. Nach der zu Anfang des neuen Jahrhunderts erfolgten Verstaatlichung der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen traten die Schweizerischen Bundesbahnen, wie überhaupt in alle seitens der beiden genannten vormaligen schweizerischen Privatbahnen abgeschlossenen Vereinbarungen, so auch in jene bezüglich der hier fraglichen Verkehrsteilung ein. Im übrigen soll — Zeitungsnachrichten zufolge — Österreich in neuester Zeit „eine Erweiterung des Gürtelbahnübereinkommens" anstreben.

b) Auf der Route Bregenz—Lindau—Friedrichshafen—Überlingen.[1])

Seit 1900.

Als im J. 1899 die Betriebseröffnung der neuen Gürtelbahnstrecke Lindau-Friedrichshafen bevorstand, wurde auf der V. D. V.-Kfz.* zu Zürich vom 17. bis 18. August gl. J. von badischer Seite darauf hingewiesen, daß diese Betriebseröffnung auf die Frequenz der Bodenseedampfschiffahrt abträglich einwirken werde und daß deshalb zur Vermeidung einer unnötig großen Anzahl unrentabler Dampfschiffkurse eine Verminderung derselben angezeigt erscheinen möchte.

Demgemäß wurden die Inspektoren beauftragt, diese Frage gemeinsam zu prüfen und ein gemeinschaftliches Elaborat darüber zu erstellen, welches einer noch im Laufe des J. 1899 abzuhaltenden Spezialkonferenz der V. D. V.* zur Grundlage weiterer Beschlußfassung in dieser Angelegenheit dienen sollte.

Diese Spezialkonferenz fand vom 14. bis 15. Dezember 1899 zu München statt und wurden auf derselben an der Hand der gemeinschaftlichen Vorschläge der Inspektoren folgende bis auf weiteres festzuhaltende Beschlüsse gefaßt:

a) Der seitherige eingelebte Winter- und Sommerfahrplan wird ohne Verminderung der betreffenden Kursfahrten vorerst beibehalten.

b) Der Güterverkehr auf dem See ist in der bisherigen Form tunlichst zu belassen und ein Umschlag von Schiff zu Bahn wegen der Umständlichkeit und des Zeitverlustes zu vermeiden.[2])

c) Hinsichtlich des Personenverkehres tritt mit Wirkung vom 1. Mai 1900 ab eine allerdings mehrfach beschränkte wahlweise Benützbarkeit der Fahrkarten auf Schiff und Bahn ein.

Für diese wahlweise Benützbarkeit stellte die Konferenz der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft zu München vom 15. bis 17. März 1900, soweit diese Gemeinschaft in Betracht kam, genaue Vollzugsbestimmungen auf.

Doch verzögerte sich der Vollzug selbst wegen des Bedenkens einer

---

[1]) Vgl. S. Ü. No. 47, 58, 59, 63 und 64 S. 16, dann 95 f.

[2]) Mit der Betriebseröffnung der letzten Reststrecke Friedrichshafen-Überlingen der Gürtelbahn hatte auch die nach der Einstellung des Trajektverkehres zwischen Konstanz und Lindau im J. 1899 getroffene aushilfsweise Beförderung der Wagenladungen zwischen beiden letztgenannten Orten (Seeroute Lindau-Romanshorn und Landroute Romanshorn-Konstanz und umgekehrt) ihr Ende zu finden. Diese Beförderung, welche jedoch keinen großen Umfang besitzt, ging auf die Gürtelbahnroute Lindau-Friedrichshafen-Überlingen-Konstanz über.

der beteiligten Verwaltungen, daß durch die verabredeten Maßnahmen die Bodenseedampfschiffahrt zugunsten der Eisenbahnen unverhältnismäßig benachteiligt werde.

Inzwischen war auch die Strecke Friedrichshafen-Überlingen, das letzte, zusammenschließende Glied der gesamten Bodenseegürtelbahn, im J. 1901 in Betrieb genommen worden. Seitdem befaßten sich verschiedene Konferenzen der V. D. V.*, wie auch der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft mit der Aufstellung von Bestimmungen über die wahlweise Benützbarkeit der Fahrkarten für diese Strecke allein, sowie im Zusammenhange mit derselben für die Strecke Friedrichshafen-Lindau-Bregenz auf Schiff und Bahn. Die ganze Angelegenheit fand dann auf der Spezialkonferenz der V. D. V.* zu München vom 28. bis 29. Mai 1903 ihre endgiltige Regelung.

Nach vorstehenden Darlegungen charakterisiert sich der Unterschied der zurzeit bestehenden Verkehrsteilung zwischen der Dampfschiffahrt und der Gürtelbahn, wie folgt:

Auf der Route Lindau—Bregenz—Rorschach—Romanshorn besteht eine festbestimmte Verkehrsteilung bezüglich des Güterverkehres. Die Einrichtung derselben reicht bis auf das J. 1873 zurück und ist das Maß der Verkehrsteilung durch die betreffenden Vereinbarungen genau vorgeschrieben, also für die beteiligten Verwaltungen obligatorisch.

Auf der Route Bregenz—Lindau—Friedrichshafen—Überlingen ist durch die aus den letzten Jahren stammenden Vereinbarungen eine Teilung des Personenverkehres insoferne geschaffen worden, als dem einzelnen Reisenden auf Grund der von ihm gelösten Fahrkarte die Wahl zwischen dem Dampfschiffe oder der Eisenbahn in der Hauptsache fakultativ freigestellt erscheint.

Der also bestehende Unterschied ist ein sehr wesentlicher.

IV. Kapitel.

Die Finanzgebahrung der Dampfschiffahrtsanstalten für den Bodensee während der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt.

Die sämtlichen hier einschlägigen Anstalten lassen sich in folgende zwei Hauptgruppen einteilen:

Dampfschiffahrtsanstalten ohne organische Zugehörigkeit zu Eisenbahnen und

Dampfschiffahrtsanstalten mit organischer Zugehörigkeit zu Eisenbahnen.

Die Betrachtung dieser beiden Hauptgruppen führt zu den nachstehenden Ergebnissen.

1. Dampfschiffahrtsanstalten ohne organische Zugehörigkeit zu Eisenbahnen.

Hierzu zählten zunächst:

die drei alten deutschen Dampfschiffahrtsanstalten, welche bereits während der ersten Hauptperiode selbständig bestanden, als einzige Repräsentantinnen der Bodenseedampfschiffahrt in deren zweite Hauptperiode hinübertraten und hier noch eine Zeitlang selbständig fortbestanden, bis sie im Wege der Verstaatlichung in Dampfschiffahrtsanstalten mit organischer Zugehörigkeit zu Eisenbahnen umgewandelt wurden, sodann

die zwei während der zweiten Hauptperiode neuerstandenen schweizerischen Dampfschiffahrtsanstalten, welche nie eine organische Zugehörigkeit zu Eisenbahnen erlangten,

und zwar sämtliche fünf vorgenannten Anstalten je für die Zeit ihres Bestandes in der zweiten Hauptperiode.

Diese sämtlichen fünf Anstalten bildeten für ihre eben erwähnte Bestandsdauer während der zweiten Hauptperiode Unternehmen von Aktiengesellschaften.

Die Finanzgebahrung der aus der ersten in die zweite Hauptperiode übergegangenen drei alten deutschen Dampfschiffahrtsanstalten,

nämlich jener der Württembergischen Gesellschaft, dann der Gesellschaften in Konstanz und in Lindau, ist in der geschichtlichen Darstellung der ersten Hauptperiode auch für die Dauer ihres Fortbestandes während der zweiten Hauptperiode zusammenfassend erörtert worden und darf daher hier auf ebendiese Erörterung hingewiesen werden.[1])

Über die Finanzgebahrung der während der zweiten Hauptperiode erst entstandenen zwei schweizerischen selbständigen Dampfschiffahrts-anstalten geben die nachfolgenden Tabellen VI und XI Auskunft, und zwar Tabelle VI über jene der „Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee" in Schaffhausen, in den Betrieb eingetreten gegen Ende des Jahres 1851 und aufgelöst mit dem Schlusse des Jahres 1856 (die „ältere Schaffhausener Gesellschaft"), und Tabelle XI über jene der „Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein" in Schaffhausen, in den Betrieb eingetreten im April 1865 und noch fortbestehend (die „jüngere Schaffhausener Gesellschaft").

Das Unternehmen der älteren Schaffhausener Gesellschaft bestand noch neben jenem der Württembergischen Gesellschaft (bis 1854), dann jenem der Gesellschaften in Konstanz und in Lindau (bis 1856). Eine Vergleichung der Finanzgebahrung dieser älteren Schaffhausener Gesellschaft mit jener der eben genannten drei deutschen Gesellschaften für die Zeit ihres Nebeneinanderbestehens auf Grund der bezüglichen gedruckten Jahresberichte ist aber nur hinsichtlich der Jahre 1852 mit 1854 möglich, da die Jahresberichte dieser älteren Schaffhausener Gesellschaft für 1855 und 1856 nicht mehr auffindbar sind.

Diese Vergleichung läßt ohne weiteres das kraftvolle Auftreten und Aufstreben der älteren Schaffhausener Gesellschaft, welche ihren Betrieb ja auch auf das Hauptbecken des Bodensees erstreckte, erkennen und es erscheint sehr begreiflich, daß die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft, die im J. 1855 ihre Dampfschiffahrt auf dem Hauptbecken, und zwar sofort mit der Tendenz, „auf schweizerischer Seite sich das Monopol der Bodenseedampfschiffahrt zu sichern", eröffnete, alsbald die Beseitigung dieser Schaffhausener Gesellschaft anstrebte, was ihr denn auch so rasch gelang, daß letztere sich mit dem Schlusse des J. 1856 zugunsten der Nordostbahn auflöste.

Eine Vergleichung der Finanzgebahrung der älteren mit jener der jüngeren Schaffhausener Gesellschaft aber ist nicht wohl tunlich, weil beide nicht als gleichzeitig nebeneinander, sondern zu verschiedenen Zeiten nacheinander und überdies unter ganz verschiedenartigen Verhältnissen bestehend in Betracht kommen. Denn, was einmal das Aktienkapital anlangt, so besaß dasselbe bei der älteren Gesellschaft

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 146 f. und die dortigen Tabellen IV mit VIII.

bereits um die Mitte des zweiten Jahres ihrer Betriebstätigkeit (1853) die doppelte Höhe desjenigen der jüngeren Gesellschaft bei der Betriebseröffnung der letzteren im J. 1865 (451 000 Frcs. gegen 226 000 Frcs.), wobei die ältere Gesellschaft ihr Aktienkapital nachgehends noch erhöhte, die jüngere hingegen nach dessen zeitweiliger mäßiger Steigerung seit dem J. 1873 dasselbe allmählich verminderte, bis sie im J. 1886 auf den heute noch gegebenen Bestand von 110 400 Frcs. anlangte. Was aber dann das Arbeitsfeld betrifft, so war jenes der älteren Gesellschaft ein viel ausgedehnteres und ergiebigeres, indem dieselbe regelmäßig auch das Hauptbecken befuhr, während sich die jüngere Gesellschaft bald auf die Bedienung des Untersees und der Rheinstrecke bis Schaffhausen beschränkte. Und dabei war die ältere Gesellschaft von dem Wettbewerbe der Eisenbahnen, deren es damals am ganzen Bodensee nur wenige gab, nicht beeinträchtigt, während die jüngere Gesellschaft mit einem solchen Wettbewerbe der badischen und der schweizerischen Eisenbahnen zwischen Schaffhausen und Konstanz zu rechnen hat. Aus allem dem erhellt, daß die Verhältnisse der beiden sich folgenden Schaffhausener Gesellschaften bei der Verschiedenheit ihrer Grundlagen sich nicht wohl vergleichen lassen.

2. Dampfschiffahrtsanstalten mit organischer Zugehörigkeit zu Eisenbahnen.

Hier kommen in Betracht:

die Dampfschiffahrtsanstalt der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft für den Bodensee, als einziges derartiges gesellschaftliches Unternehmen,

dann

die württembergische, bayerische, badische und österreichische Staatsdampfschiffahrt, die drei ersteren hervorgegangen aus den früheren Unternehmen der Württembergischen Gesellschaft, sowie der Gesellschaften in Lindau und Konstanz, die letztere während der zweiten Hauptperiode erst neugegründet, — sämtliche als organische Angliederungen der Staatseisenbahnen der betreffenden Uferstaaten.

Als Hauptpunkte der Finanzgebahrung jeder der in Rede stehenden fünf Dampfschiffahrtsanstalten erscheinen:

das Anlagekapital,

die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Betriebsführung,

die Überschüsse oder Fehlbeträge dieser finanziellen Ergebnisse

und

die Verzinsung des Anlagekapitals.

Bei der Dampfschiffahrt der Nordostbahn, als einem gesellschaftlichen

Unternehmen, stellten sich gegenüber den übrigen vier Dampfschiffahrtsanstalten, als staatlichen Betrieben, verschiedene prinzipielle Unterschiede dar, auf welche bei der nachfolgenden Besprechung der vorerwähnten Hauptpunkte hingewiesen werden wird.

a) Das Anlagekapital.

Die Beschaffung desselben erfolgte und erfolgt bei den vier staatlichen Anstalten nach den Budgetvorschlägen der betreffenden Regierungen auf dem Wege der Landesgesetzgebung. [1])

Bei der Nordostbahn, als einer Aktiengesellschaft, geschah die Kapitalbeschaffung auf dem für solche Gesellschaften üblichen Wege der Ausgabe von Aktien und der dazu tretenden Aufnahme von Anlehen. Als besonderes Merkmal ist hervorzuheben, daß eine getrennte Ausgabe von Aktien u. s. w. für die einen Teil des Gesamtunternehmens der Nordostbahn bildende Bodenseedampfschiffahrt derselben nicht stattfand, sondern daß das Anlagekapital für diesen Dienstzweig einen Teil des Gesamtanlagekapitals des Gesamtunternehmens darstellte, welcher nach außen nur ganz ausnahmsweise beziffert wurde. [2])

---

[1]) Das Verhältnis der Anlagekapitale der staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten in Württemberg und Bayern, je in deren Gründungsjahre (vgl. die folgenden Tabellen VII und IX) zu den von den betreffenden Regierungen übernommenen Aktienkapitalen der Gesellschaften, aus welchen diese staatlichen Anstalten hervorgingen (vgl. Wirtschaftsstudien XXI Tabelle VIII), ist ohne weitere Behelfe nicht zu erkennen. Solche stehen aber nicht zur Verfügung. Das analoge Verhältnis hinsichtlich Badens ist um so weniger festzustellen, als die Angaben des Anlagekapitals der im Jahre 1863 gegründeten dortigen staatlichen Dampfschiffahrtsanstalt erst mit dem Jahre 1875 beginnen. (Vgl. die folgende Tabelle X).

[2]) Das Aktienkapital des Gesamtunternehmens der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft betrug am 31. Dezember 1901, dem Tage der Auflösung der Gesellschaft und des Überganges des Gesamtunternehmens derselben an den Bund, die Summe von 80000000 Frcs., eingeteilt in 158967 Stammaktien und 1033 Prioritätsaktien zu je 500 Frcs. Dazu kam indessen eine Reihe von konsolidierten Anlehen und schwebenden Schulden, deren Gesamtbetrag jenen des genannten Aktienkapitals weitaus überstieg, auf welche aber hier nicht weiter eingegangen werden kann. — Im Rechnungswesen der Nordostbahn war zwar ein bestimmter Teil des Gesamtanlagekapitals derselben als Spezialanlagekapital für den Diensteszweig „Bodenseedampfschiffahrt" angenommen, jedoch ist letzteres in den die Anzahl von 46 Jahren umfassenden Jahresberichten der Gesellschaft nur für zwei Jahre, nämlich 1861 und 1900, ausdrücklich beziffert. (Vgl. Tabelle VIII und in derselben insbesondere Anm. 2). Inwieweit in die Bezifferung vom Jahre 1861 eine Einrechnung der Vergütung stattfand, welche die Nordostbahn seinerzeit für die gelegentlich des Fusionsvertrages mit der Rheinfallbahn vom 6. November 1856 erfolgte Miterwerbung des Schiffahrtsmateriales der älteren Schaffhausener Gesellschaft zu leisten hatte, ist nicht ersichtlich. Die ausnahmsweise Bezifferung des Spezialanlagekapitals der Nordostbahn bezüglich ihrer Bodenseedampfschiffahrt für das Jahr 1900 ermöglichte den Eintrag derselben in die Tabelle XIII A.

Die Höhe des Anlagekapitals der einzelnen hieher gehörigen fünf Anstalten ist in dem Betrage, bis zu welchem dasselbe in dem Jahre 1900, mit dem die zweite Hauptperiode schloß, angewachsen war, in der nachfolgenden Tabelle XIII A angegeben. Aus den dort vorgeführten Ziffern erhellt, daß die österreichische Anstalt, obwohl die jüngste, das weitaus größte Anlagekapital (Investitionsaufwand) aufzuweisen hat. Diese Tatsache mag sich aus dem Umstande erklären, daß die genannte Anstalt ihre umfassenden baulichen Vorkehrungen und Anschaffungen von Schiffen und sonstigem Betriebsmaterial zusammen erst zu einem Zeitpunkte betätigte, in welchem gegenüber der früheren allmähligen Ausgestaltung der übrigen vier Anstalten bereits eine beträchtliche allgemeine Preissteigerung eingetreten war.

b) Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Betriebsführung.

Dieselben sind für die einzelnen fünf Anstalten in den Tabellen VII—XII vorgetragen und dürfte den dort beigegebenen erläuternden Anmerkungen hier nichts weiter beizufügen sein.

c) Die Betriebsüberschüsse oder Fehlbeträge.

Anlangend zunächst die Betriebsüberschüsse, so ist zur Vergleichung derselben bei den einzelnen hier einschlägigen Dampfschiffahrtsanstalten die Aufstellung eines bezüglichen Normalsatzes notwendig, wie eine solche bei der Vergleichung der Überschüsse der drei alten deutschen Gesellschaften für die Zeit ihres Bestehens nebeneinander ebenfalls erfolgte.[1] Dort wurde für diese früheren Gesellschaften als Normalsatz die Summe von 12000 fl. südd. W. für 1 Jahr angenommen. Im Hinblicke auf den wesentlich größeren Geschäftsbetrieb der hier zu betrachtenden neueren Anstalten dürfte es angemessen sein, den für letztere anzuwendenden Normalsatz zu verdoppeln, also für 1 Jahr mit 24000 fl. anzusetzen. Dieser Ansatz ist gleich 41143 Mk. D. R. W. und möchte sich aus Zweckmäßigkeitsgründen empfehlen, denselben auf 40000 Mk. D. R. W. abzurunden. Die eben erwähnte Summe ist gleich 50000 Frcs. und ebenso 23520 fl. österr. W. Letzterer Betrag dürfte hier wieder auf 23500 fl. abzurunden sein, da sich hierdurch eine glattere Vergleichung erzielen läßt und die geringe Differenz nicht besonders in die Wagschale fällt.

Hiernach lassen sich die bekannt gewordenen Betriebsüberschüsse der in Rede stehenden fünf Anstalten, deren höchster sich auf 258752 Mk.

---

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 149 f.

D. R. W. belief (Bayern 1882), in die nachstehenden sieben Klassen einteilen:

Klasse	Deutsche R. W. Mk.	oder Schweizerische W. Frcs.	oder Österreichische W. fl.
I	1—40 000	1—50 000	1—23 500
II	40 000—80 000	50 000—100 000	23 500—47 000
III	80 000—120 000	100 000—150 000	47 000—70 500
IV	120 000—160 000	150 000—200 000	70 500—94 000
V	160 000—200 000	200 000—250 000	94 000—117 500
VI	200 000—240 000	250 000—300 000	117 500—141 000
VII	240 000—280 000	300 000—350 000	141 000—164 500

Unter Zugrundelegung dieses Klassenschemas erscheinen die sämtlichen aus den Jahresberichten der einzelnen fünf Anstalten entnehmbaren Betriebsüberschüsse derselben in der unten folgenden Tabelle XIII B zur vergleichenden Darstellung gebracht.

Was sodann die Fehlbeträge anbetrifft, so ist vor allem zu bemerken, daß solche bei sämtlichen hier fraglichen fünf Dampfschiffahrtsanstalten der zweiten Hauptperiode — bei der einen häufiger, bei der anderen seltener — tatsächlich festgestellt wurden, wogegen seitens der drei alten deutschen Gesellschaften für die ganze Zeit ihres Bestehens sowohl während der ersten, wie auch der zweiten Hauptperiode eine derartige Feststellung in endgiltiger Weise nicht erfolgte.[1])

Alles in allem genommen dürfen die Betriebsüberschüsse der bayerischen Staatsdampfschiffahrt und nach derselben jene der Nordostbahndampfschiffahrt — von denen übrigens jede vier Jahre mit Fehlbeträgen aufzuweisen hat — als die günstigsten bezeichnet werden.[2])

d) Die Verzinsung des Anlagekapitals.

Gleichwie die Nordostbahn in ihren Jahresberichten die Höhe desjenigen Teiles ihres Gesamtanlagekapitals, welchen sie rechnerisch als das Spezialanlagekapital für den Dienstesweig „Bodenseedampfschiffahrt“ annahm, nur für zwei Jahre veröffentlichte, ebenso bezifferte sie

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 147.

[2]) Dabei muß allerdings betont werden, daß die großen, die Jahressummen von 100000–200000 Mk. D. R. W. und darüber betragenden Jahresüberschüsse der bayerischen Staatsdampfschiffahrt in die Zeit vor der Betriebseröffnung der Arlbergbahn und der österreichischen Staatsdampfschiffahrt (1884), welche beide auf die bayerische Staatsdampfschiffahrt nachteilig einwirken mußten, trafen und daß seitdem die bayerischen Überschüsse die Summe von 100000 Mk. D. R. W. nur in drei Jahren überstiegen. Aber auch die österreichischen Überschüsse überstiegen — in die D. R. W. umgerechnet — ebenfalls nur in vier Jahren, welche in die Anfangszeit der österreichischen Staatsdampfschiffahrt fallen, die letztgenannte Summe.

daselbst die Verzinsung dieses Spezialanlagekapitals nur für vier Jahre, welche sämtlich in die Anfangszeit ihres Bestehens trafen. Dieselbe ist für je eines dieser vier Jahre mit 3, 4, 8 und 11 Prozent angegeben (Tabelle VIII). Diese Verzinsung floß, nachdem die ausgegebenen Aktien usw. auf das Gesamtunternehmen der Gesellschaft lauteten, auch in die allgemeine Gesellschaftskasse und diente mit zur Erfüllung der gesamten finanziellen Verpflichtungen der Gesellschaft, ohne besondere Ausscheidung des Betriebes der Bodenseedampfschiffahrt.

Die Verzinsung der Anlagekapitale der vier mit Staatsbahnnetzen organisch verbundenen und demnach selbst staatliche Eigenschaft besitzenden Dampfschiffahrtsanstalten floß naturgemäß in die betreffenden staatlichen Kassen.

Anlangend die Höhe dieser Verzinsung, so gab Österreich in seinen Jahresberichten die Verzinsung des speziellen Anlagekapitals für seine Bodenseedampfschiffahrt überhaupt nie bekannt und entfällt damit jede Erörterung hierüber (Tabelle XII).

Württemberg und Bayern bieten in ihren Jahresberichten chronologische Aufführungen der Verzinsung ihrer genau bezifferten Anlagekapitale für ihre Bodenseedampfschiffahrt für die ganze Dauer des Bestandes derselben (Tabellen VII und IX), Baden hingegen eine solche Aufführung erst für die Zeit vom Jahre 1872 ab (Tabelle X).

Daraus folgt, daß nur die Verzinsungen der Anlagekapitale dieser drei deutschen Uferstaaten überhaupt verglichen werden können, wie dieses in Tabelle XIII C. geschieht. Dieser Vergleichung ist ein Schema von Prozentklassen zugrunde gelegt, welches bis zu einer Verzinsung von über 25 Prozent, der höchsten überhaupt im Bodenseebetriebe bis jetzt erzielten (Bayern 1868), hinaufgeht, im übrigen aber wegen seiner Einfachheit keiner weiteren Erklärung bedarf.

Aus dieser Vergleichung ergibt sich, daß unter den drei beteiligten Staaten im Durchschnitte Bayern die günstigste, Baden die wenigst günstige Verzinsung seines Anlagekapitals erlangte, während jene Württembergs die Mitte hält und immerhin eine günstige genannt werden kann.

Die Ursache für die unvorteilhafte Gestaltung der badischen Verzinsung liegt wohl in den geographischen Verhältnissen des Landes im Bodenseegebiete. Konstanz, der badische Hauptverkehrsplatz in diesem Gebiete, steht in unmittelbarem Zusammenhange mit dem schweizerischen Eisenbahnnetze und entbehrt deshalb des Seeverkehres mit der Schweiz, welcher für Württemberg und Bayern die lukrativste Seite ihrer Dampfschiffahrt bietet. Hingegen ist durch die weite Ausdehnung des badischen Ufers am See für die badische Staatsdampfschiffahrt ein weit intensiverer Lokalverkehr bedingt, als ein solcher für jene der übrigen

Uferstaaten nötig erscheint. Dieser Lokalverkehr liefert aber keine besonders erheblichen Einnahmen. Aus dieser Sachlage erklärt sich die am wenigst günstige Gestaltung der finanziellen Ergebnisse der badischen Staatsdampfschiffahrt zur Genüge und ist es umsomehr anzuerkennen, daß die badische Regierung unter diesen Umständen die Erleichterung des Lokalverkehres ihrer nicht an einer Eisenbahnstrecke gelegenen Uferorte durch die Staatsdampfschiffahrt auch mit finanziellen Opfern aufrecht zu halten bestrebt ist.[1])

Vorstehende Angaben möchten genügen, um in großen Umrissen ein Bild der Finanzgebahrung der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten in der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt zu bieten. Es möchte indessen darauf hingewiesen werden, daß es sich hier bezüglich der letztbesprochenen fünf organisch mit Eisenbahnen verbundenen Dampfschiffahrtsanstalten lediglich um deren unmittelbare Finanzgebahrung als Dampfschiffahrtsanstalten handelte, daß aber auch ihre mittelbaren vorteilhaften Einwirkungen auf die Finanzgebahrung jener Eisenbahnen, denen sie als Hilfsanstalten angegliedert sind, nicht übersehen werden dürfen. Ein näheres Eingehen hierauf erscheint aber im Rahmen des gegenwärtigen Buches nicht am Platze.

[1]) Die badische Regierung hegte auch in Würdigung der gegebenen Sachlage bei der Verstaatlichung der badischen Dampfschiffahrt in finanzieller Hinsicht von Anfang an keine Erwartungen, wie dieses aus der bereits beregten ministeriellen Erklärung vom Jahre 1873 — vgl. oben S. 68 Anm. 2 — hervorgeht. Die Regierung verfolgte mit dieser Verstaatlichung, wie ebenda angegeben, vielmehr lediglich verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Zwecke, in letzterer Richtung namentlich jene, den einzelnen Landesteilen, welche noch keine Eisenbahnverbindungen und keine Aussicht auf baldige Herstellung einer solchen hatten, tunlichst bequeme und häufige Verkehrsgelegenheit unter sich, als nach den Eisenbahnen zu verschaffen. Der fortschreitende Ausbau der Gürtelbahn und die schließliche Vollendung derselben im Jahre 1901 gaben der Regierung die Möglichkeit, den bis dahin besonders kostspieligen Lokalverkehr am Überlinger See wenigstens teilweise von der Dampfschiffahrt auf die Eisenbahn hinüberzuziehen und dadurch erstere zu entlasten.

V. Kapitel.

Der private Dampfbootbetrieb der Firma Gebr. Helfenberger in Rorschach und J. Zürcher in Utznach, als zeitweise Nebenerscheinung der Bodenseedampfschiffahrt.

1864—1868.

Während des zweiten Zeitabschnittes der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt, wie solche damals von den V. D. V. in offiziellem Zusammenwirken betrieben wurde, trat zeitweise eine Nebenerscheinung derselben in Form des privaten Dampfbootbetriebes einer schweizerischen Firma auf, deren Geschichte hier in kurzen Zügen eingefügt werden soll.[1])

Das Wrack des am 11. März 1861 infolge Zusammenstoßes unweit der Mündung des Hochrheines in den Bodensee gesunkenen bayerischen Dampfbootes „Ludwig" (a) ging nach dessen am 21. Juli 1863 durch den Submarineingenieur Bauer von München erfolgten Hebung zunächst in das Eigentum des letztgenannten über.[2])

---

[1]) Die geschichtlichen Angaben über diese zeitweise Nebenerscheinung der offiziellen Bodenseedampfschiffahrt verdanke ich, soweit dieselben nicht den Protokollen der V. D. V.-Kfzn. zu entnehmen waren, der Freundlichkeit des Herrn Gmürr, eidgenössischen Majors und Vorstandes der kantonalen (St. Gallen) Schiffahrts- und Hafenverwaltung in Rorschach. Derselbe betonte ausdrücklich, daß seinen Mitteilungen lange und mühsame Nachforschungen vorausgehen mußten. Über die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse dieser Nebenerscheinung finden sich keinerlei Anhaltspunkte.

[2]) Vgl. S. 64 Anm. 1. Bauer hatte nach Vertrag mit der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen die Hebung des „Ludwig" (a) auf sich genommen. Die von ihm betätigten Hebungsversuche blieben aber lange erfolglos und verursachten demselben großen finanziellen Schaden. Er konnte die Versuche erst dann mit Erfolg fortsetzen und die Hebung selbst vollbringen, als ihm auf einen Appell an die Öffentlichkeit durch eine Sammlung weitere Geldmittel zur Verfügung gestellt wurden. Diese Sammlung veranstaltete die Redaktion der „Gartenlaube". Der damals regierende Herzog Ernst II. von Sachsen-Koburg-Gotha

Dieses Wrack gelangte sodann durch Kauf von Bauer an die Firma Gebrüder Helfenberger in Rorschach und J. Zürcher in Utznach, welche Firma in nachstehendem der Kürze wegen mit „Gebr. Helfenberger & Cie.“ bezeichnet werden wird.[1])

Die Firma ließ das Wrack auf ihre Kosten wieder zu einem seetüchtigen Dampfboote herstellen, gab ihm den neuen Namen „Rorschach“ und bestimmte dasselbe zum privaten Dampfbootbetriebe, abseits von den V. D. V.

Am 24. August 1864 wurde unter Teilnahme der von der Regierung des Kantons St. Gallen bestimmten Sachverständigen eine Probefahrt nach Lindau und Langenargen unternommen, am 1. September gl. Jahres begann hierauf der regelmäßige Betrieb des Unternehmens.

Die „Rorschach“ diente hauptsächlich für den Personen- und Getreideverkehr und fuhr nach dem von ihren Eigentümern ausgegebenen besonderen Plakatfahrplane in der Woche regelmäßig fünfmal zwischen Rorschach und Lindau, sowie einmal zwischen Rorschach und Friedrichshafen, außerdem nach Bedarf nach Romanshorn und nach Fußach. Die Firma Gebr. Helfenberger & Cie. unterhielt Schiffsagenturen in Lindau und Friedrichshafen. Die Ladung der „Rorschach“ und des zu derselben gehörigen Schleppbootes war bei der Gesellschaft Helvetia in St. Gallen versichert.

Es scheint, daß die Firma Gebr. Helfenberger & Cie. den V. D. V. weder die Betriebseröffnung ihres abseits stehenden Unternehmens, noch auch nur dessen Fahrplan offiziell mitteilte. Jedenfalls nahmen die V. D. V. Veranlassung, die Firma bereits zu der am 18. Oktober 1864 in Zürich stattgefundenen V. D. V.-Kfz. einzuladen,

---

stellte Bauer allein für die Vollendung seiner Hebearbeiten 10000 fl. südd. W. zur Verfügung. Die bayerische Generaldirektion überließ Bauer das hierauf von demselben endlich gehobene Wrack unentgeltlich zum Eigentume.

[1]) So nach den Mitteilungen Gmürrs. Graf Zeppelin (vgl. S. Ü. No. 1 a) benennt als die Käuferin des Wrackes die Firma „Gebr. Gehring in Rorschach“ und bemerkt dabei: „Das Stück des eisernen Schiffskörpers, welches beim Zusammenstoß das Leck erhalten hatte, wird als Geschenk des Herrn Gehring in den Sammlungen des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung in Friedrichshafen aufbewahrt“. Da nun einerseits die Autentizität dieser Mitteilung des Grafen Zeppelin, als des 1. Präsidenten des genannten Vereines, für feststehend erachtet werden muß, hingegen anderseits ebenso autentisch feststeht, daß das gesunken gewesene Schiff von der Firma Gebr. Helfenberger & Cie., als dessen Eigentümerin, wieder zum seetüchtigen Dampfboote umgewandelt und in Betrieb gestellt wurde, so wird man wohl annehmen müssen, daß das Wrack des Schiffes von Bauer zunächst an die Firma Gebr. Gehring und erst von dieser an die Firma Gebr Helfenberger & Cie. überging und daß obenerwähnte Schenkung in die kurze Zwischenzeit des Gehring'schen Besitzes des Wrackes fiel.

um durch geeignete Abmachungen den Mißlichkeiten vorzubeugen, welche für sie aus dem Verkehre eines ihnen nicht angehörigen Dampfbootes, dessen Fahrordnung ihnen nicht offiziell bekannt gegeben erschien, vom fahrdienstlichen Standpunkte aus entstehen konnten.

Allein die Firma beantwortete die Einladung nur mit der schriftlichen Bemerkung, daß sie sich auf der nächsten V. D. V.-Kfz., „bis zu welcher sie sich im Besitze von zwei Dampfbooten zu befinden hoffe", vertreten lassen werde.[1])

Da aber auch in der Folge die Firma die Einladungen zu den weiteren V. D. V.-Kfzn. unbeachtet ließ, sahen die V. D. V. von Erneuerung solcher Einladungen ab, und als überdies der Fall eintrat, daß die „Rorschach" zeitweise von ihrem (in Plakatform) veröffentlichten Fahrplane abwich, legten die V. D. V. gegen die hieraus sich möglicherweise ergebenden Gefährdungen ihrer Dampfschiffe Verwahrung ein. Auch richteten dieselben durch Vermittlung der Schweizerischen Nordostbahn wegen dieses Falles eine Vorstellung an die Regierung des Kantons St. Gallen. Wohl auf die Intervention dieser Regierung hin tauschte sodann die Firma regelmäßig ihre jeweiligen Fahrpläne mit den V. D. V. aus. Auf diesen Austausch beschränkten sich aber die weiteren gegenseitigen Beziehungen.

Die V. D. V. erachteten jedoch die Entfernung der „Rorschach" vom See überhaupt als wünschenswert und strebten diese Entfernung fortgesetzt an.

Noch in der V. D. V.-Kfz. zu Zürich vom 3. Oktober 1868 wurde beschlossen, die Bestrebungen wegen dieser Entfernung gemeinsam fortzusetzen. Es ist dieses die letzte aus den Akten ersichtliche Nachricht über den damaligen Fortbestand des Unternehmens der Firma Gebr. Helfenberger & Cie.

Im übrigen ging dieses Unternehmen bald danach tatsächlich ein. Denn in der nächsten Zeit erschien das seitherige Dampfboot „Rorschach" nach Herausnahme der Maschine und des Kessels als gewöhnliches Lastschiff für den Steintransport bei dem damals im Gange befindlichen Baue der Eisenbahnstrecke Bregenz-Lochau. Die Firma Gebr. Helfenberger & Cie. hatte das Schiff an die bei diesem Baue beschäftigte Firma Immer und Bräuing verkauft. Diese hatte dasselbe seiner Eigenschaft als Dampfboot entkleidet und in beregter Weise in Verwendung genommen. Als Ursache der Aufgabe des Unternehmens vonseiten der Firma Gebr. Helfenberger & Cie. dürfte der Umstand anzusehen sein, daß die

[1]) Ob die Firma Gebr. Helfenberger & Cie. tatsächlich Schritte unternahm, durch Beschaffung eines zweiten Dampfbootes ihr Unternehmen zu vergrößern, ist aus den verfügbaren Behelfen nicht zu entnehmen. Zur Ausführung gelangte diese Beschaffung jedenfalls nicht.

„Rorschach" in ihrem damaligen Zustande den Anforderungen, der am 1. März 1868 in Wirksamkeit getretenen J. S. H. O. vom 22. September 1867 nicht mehr zu genügen vermochte.

Das Lastschiff, zu welchem die „Rorschach" dergestalt umgewandelt worden war, sank infolge der Nachlässigkeit seiner Bedienungsmannschaft am Strande bei Bregenz auf den Grund, aus welchem es nicht mehr gehoben wurde. So endete nach wechselvollen Schicksalen das Stammschiff „Ludwig" (a) der einstigen Lindauer Gesellschaft.

VI. Kapitel.

Unausgeführte Pläne in Bezug auf die Gründung weiterer Dampfschiffahrtsanstalten, sowie auf die Schaffung einer neuen Schiffstype mit maschineller Hilfskraft für den Bodensee seit dem Jahre 1847.

1. Pläne in Bezug auf die Gründung weiterer Dampfschiffahrtsanstalten.[1])

Diese Pläne beschränkten sich auf Österreich und die Schweiz und hat keiner derselben überhaupt ernsthaftere Gestaltung angenommen.

a) Österreich.

Im Sommer 1849 richtete ein Engländer an die Verwaltungsräte der damaligen Dampfschiffahrtsgesellschaften in Konstanz und in Lindau — und zwar, wie man vonseiten dieser beiden Verwaltungsräte annahm, im Auftrage der österreichischen Regierung — die Anfrage, ob dieselben eines ihrer Dampfschiffe käuflich abtreten würden. Der Konstanzer Verwaltungsrat bezeichnete die „Stadt Konstanz" (a), der Lindauer den „Ludwig" (a), diesen um den Preis von 60000 fl. südd. W., als verkäuflich. Diese Anfrage mag vielleicht mit den damals aus Anlaß des Aufstandes in Baden in Aussicht genommenen (aber nicht erfolgten) Transporten österreichischer Truppen von Bregenz nach Konstanz im Zusammenhange gestanden sein. Indessen beruhte die Sache vorerst bis zum folgenden Jahre 1850, in welchem eine österreichische Militärbehörde bei dem Verwaltungsrate in Lindau neuerdings eine Anfrage wegen Verkaufes des „Ludwig" (a) stellte. Möglicherweise stand diese neue Anfrage mit dem um jene Zeit in militärischen Kreisen hervortretenden Wunsche nach Bildung einer deutschen

[1]) Die betreffenden Angaben sind zumeist aus dem hinterlassenen handschriftlichen Aktenmaterial der vormaligen Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau entnommen. (Vgl. S. Ü. No. 41.)

Kriegsflottille auf dem Bodensee in Verbindung.[1]) Und nochmals im Jahre 1851 ging von einer österreichischen Behörde — ob Militär- oder Zivilbehörde, ist aus dem lückenhaften Aktenmaterial nicht mit Bestimmtheit zu entnehmen — bei dem Lindauer Verwaltungsrate eine Anfrage wegen käuflicher Abtretung des „Ludwig" (a) ein. Von da an beruhte die Verkaufsfrage vollständig, und zwar, wie man in Lindau glaubte, um deswillen, weil die österreichische Regierung beabsichtigte, auf eigene Rechnung Dampfschiffe für den Bodensee zu erbauen. Doch unterblieb die Ausführung dieser Absicht, wenn dieselbe überhaupt tatsächlich bestand. Als Grund dieses Unterbleibens mag der Umstand erscheinen, daß einerseits der Wunsch nach Bildung einer deutschen Kriegsflottille auf dem Bodensee bald wieder verstummt war und daß anderseits in Österreich in den nächstfolgenden Jahren der Staat von dem seither festgehaltenen System der Erbauung von Eisenbahnen als Staatsbahnen abging und deshalb wohl auch keine Neigung besaß, Dampfschiffahrtsanstalten als Staatsunternehmen zu gründen. Genug, die Anschaffung eigener österreichischer Dampfschiffe für den Bodensee kam damals nicht zur Ausführung.

Über ein Jahrzehnt später trat in Bregenz der Gedanke der Gründung eines kleinen privaten Dampfbootunternehmens auf. Unzufrieden mit der Fahrordnung der V. D. V., stellte der Magistrat Bregenz am 13. April 1867 an dieselben das schriftliche Ersuchen, in dieser Fahrordnung „Bregenz und sein industriereiches Hinterland mit ihrem regen Personen- und Warenverkehre mit dem In- und Auslande" künftig besser zu berücksichtigen. Als aber die von den V. D. V. hierauf getroffenen Änderungen der Fahrordnung seitens der Bevölkerung von Bregenz nicht genügend befunden wurden, regte die dortige Lokalpresse an, ein gerade angeblich zum Verkaufe stehendes Dampfschiff der württembergischen Staatsdampfschiffahrt zu erwerben und mit demselben eine Bregenzer Stadt-Dampfschiffahrt zu schaffen. Wohl mochte dieser Anregung der Bregenzer Lokalpresse der ebendamals in dem unfernen Rorschach bestandene, vorstehend erörterte private Dampfbootbetrieb der Firma Gebr. Helfenberger & Cie. als Vorbild vorschweben. Allein, wie dieses Rorschacher Unternehmen bereits im Jahre 1868 endete, so fand der damalige Gedanke an die Gründung eines derartigen Bregenzer Unternehmens im vorhinein so wenig Anklang, daß derselbe überhaupt nicht weiter verfolgt wurde. Von nun an verlautete nichts mehr von Absichten bezüglich Gründung einer österreichischen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, bis im Jahre 1884 die mit den K. k. Österreichischen Staatsbahnen verbundene staatliche Dampfschiffahrt tatsächlich ins Leben trat.

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 26 Anm. 1.

b) Schweiz.

Hier trugen sich die in den Jahren 1852—1853 gegründeten St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn-Gesellschaft und Schweizerische Südostbahn-Gesellschaft zuerst mit dem Plane der Errichtung eigener Dampfschiffahrtsanstalten, wie eine solche die um die gleiche Zeit entstandene Nordostbahn-Gesellschaft von Anfang an ins Auge gefaßt hatte. Und auch dann, als die beiden erstgenannten Bahngesellschaften im Jahre 1857 in die Vereinigten Schweizerbahnen aufgegangen waren, stellten letztere noch öfters, wenn ihnen die tatsächlich eingerichtete Dampfschiffahrt der Nordostbahn besondere Schwierigkeiten bereitete, die Schaffung einer ihnen eigenen Konkurrenz-Dampfschiffahrtsanstalt in Aussicht.

Allein in allen den vorgenannten Fällen blieb es bei der unausgeführten Absicht oder Drohung.

Hiermit ist die Reihe der Pläne in Bezug auf die Gründung weiterer Dampfschiffahrtsanstalten nach dem Jahre 1847 erschöpft und erhellt aus vorstehendem, daß keiner dieser Pläne jemals so ernsthafte Gestaltung angenommen hat, wie dieses bei einzelnen vor dem Jahre 1847 aufgetretenen Plänen der Fall gewesen war.

Nicht um die Gründung einer neuen Dampfschiffahrtsanstalt überhaupt, sondern vielmehr um eine Veränderung der organisatorischen Stellung einer bereits bestehenden derartigen Anstalt fragte es sich bei den obenberührten im Jahre 1875 zwischen der Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein und der damaligen Nationalbahn stattgefundenen, aber ergebnislos gebliebenen Verhandlungen über die käufliche Abtretung des Unternehmens der ersteren an die letztere. Wäre diese Abtretung zustande gekommen, so wäre die einzige noch bestandene selbständige Dampfschiffahrtsanstalt ebenfalls zu einer Zugehörung einer Eisenbahn am See geworden und damit die Spezies selbständiger Dampfschiffahrtsanstalten vom Bodensee verschwunden.

2. Plan in Bezug auf die Schaffung einer neuen Schiffstype mit maschineller Hilfskraft.

Im Anschlusse an die Aufzählung der Pläne in Bezug auf die Gründung weiterer Dampfschiffahrtsanstalten für den Bodensee möchte noch des Planes der Gründung einer Gesellschaft für die Einführung einer neuen Schiffstype mit maschineller Hilfskraft, als einer mit dem

Dampfschiffahrtsbetriebe konkurrierenden Neubildung im Schiffsverkehre überhaupt, zu erwähnen sein.

Dieser Plan ist dargelegt in einem bezüglichen „Prospektus", welcher zu Anfang des Jahres 1863 von St. Gallen und Rheineck aus versendet wurde und ungefähr folgendes besagte:[1])

„Die Transportmittel auf dem Bodensee (20 Dampfschiffe und ungefähr 100 Schlepp- und Segelschiffe) sind für die Bedürfnisse des Verkehres nicht mehr ausreichend. Die bevorstehende Betriebseröffnung der badischen Eisenbahnstrecke von Waldshut nach Konstanz wird den Verkehr und damit den bestehenden Mangel an Verkehrsmitteln auf dem Bodensee noch mehr steigern. Abhilfe ist nötig. Dieselbe soll erzielt werden durch Einführung einer neuen Gattung von Schiffen auf dem Bodensee, welche billiger, als die Dampfschiffe und schneller, als die seitherigen Segelschiffe fahren, d. i. durch Segelschiffe mit eingesetzten kleinen Hilfsmaschinen und Schraubenpropeller-Vorrichtungen. Zur Durchführung dieser Neuerung soll sich eine Aktiengesellschaft unter dem Namen „Bodanische Transport-Gesellschaft" gründen. Die Anzahl der auszugebenden Aktien wird auf 4000 Stücke zu je 100 Frcs., zusammen 400000 Frcs. bestimmt. Zunächst soll nur die Hälfte der Aktien ausgegeben werden und gilt, sobald dieselben untergebracht sind, die Gesellschaft für konstituiert."[2])

Irgend einen praktischen Erfolg hatte die in diesem „Prospektus" enthaltene Anregung damals nicht.

Hingegen fand der Grundgedanke desselben, nämlich die Einfüh-

---

[1]) Von diesem „Prospektus" handelt ein Bericht, welchen der provisorische Leiter der damals in der Verstaatlichung begriffenen badischen Dampfschiffahrt am 2. April 1863 nach Karlsruhe erstattete. (Vgl. S. Ü. No. 41 und No. 47.) Eine weitere Erwähnung der Sache konnte ich nirgends finden. Der in dem „Prospektus" entwickelte Plan scheint hiernach alsbald im Keime erstickt zu sein.

[2]) Der Gedanke, die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee eventuell durch „Betreibung einer verbesserten Maschinenschiffahrt" zu ersetzen, ist so alt, als die Bodenseedampfschiffahrt selbst, indem sich ja die Friedrichshafener Gesellschaft bereits im Jahre 1824 in ihrem Privilegium das Recht zu einer solchen eventuellen Betreibung bestätigen ließ. (Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 83.) Die hier im Jahre 1863 vorgeschlagene neue Schiffstype konnte den Dampfschiffen gegenüber als eine Verbesserung nicht erscheinen. Eine derartige Verbesserung könnte, soweit der heutige Gesichtskreis erkennen läßt, wohl nur in Einführung von Schiffen mit den Größenverhältnissen der gegenwärtigen Dampfschiffe und mit elektrischen Triebwerken gefunden werden. Auf eine Verbesserung in dieser Richtung zielten schon im Jahre 1841 die Wünsche der damaligen Dampfschiffahrtsgesellschaften in Konstanz und in Lindau. (Vgl. ebenda S. 138 f.) Allein der eventuelle Eintritt einer derartig radikalen Änderung im Schiffsverkehre auf dem Bodensee liegt auch heute noch in unabsehbarer Ferne.

rung einer neuen Schiffstype mit maschineller Hilfskraft auf dem Bodensee später bis zu einem gewissen Grade seine Verwirklichung in den in dem letzten Jahrzehnte aufgekommenen und rasch vermehrten „Segel-Motor-Schiffen", deren Eigentümer sich bereits zu einem internationalen Verbande mit allgemein verbindlichen Frachtsätzen vereinigt haben. Die Anzahl dieser „Segel-Motor-Schiffe" belief sich im Jahre 1900 schon auf 40 und tragen dieselben neben der Dampfschiffahrt, als der Hauptrepräsentantin des Verkehres auf dem Bodensee, immerhin zur Belebung dieses Sees nicht unwesentlich bei.[1])

[1]) Vgl. S. 153 und Wirtschaftsstudien XXI S. 62 f.

Schlußbetrachtung.

1.

Zwei wichtige Ereignisse.

Unter den für die Bodenseedampfschiffahrt seit 1900 eingetretenen wichtigen Tatsachen ist vor allem die Vollendung der Bodenseegürtelbahn zu erwähnen.[1])

Nachdem die Schwierigkeiten, welche sich der Wahl der Trace für die Fortführung der Gürtelbahnstrecke von Überlingen bis zur badisch-württembergischen Landesgrenze längere Zeit hindurch hindernd entgegengestellt hatten, gelöst erschienen, trat Baden in den Bau der genannten Teilstrecke ein. Württemberg betätigte seinerseits die Ausführung der daran anschließenden Teilstrecke von der erwähnten Landesgrenze bis Friedrichshafen.

Die Lösung der beregten Schwierigkeiten auf badischem Gebiete wurde darin gefunden, daß die Trace zwischen Überlingen und Unteruhldingen das bis dahin verfolgte Seeufer verläßt und über Oberuhldingen in einem ziemlich weiten Bogen nach Norden ausholt, um erst nach Überschreitung der badisch-württembergischen Landesgrenze wieder an das Seeufer heranzutreten, worauf sie dann längs desselben bis Friedrichshafen weiterläuft.[2]) Auf diese Weise werden allerdings die badischen Dampfschiffstationen Unteruhldingen, Meersburg, Hagnau und Immenstaad von der Berührung durch die Gürtelbahn ausgeschlossen. Für Unteruhldingen wurde insofern Vorsorge getroffen, als sogleich bei der Ausführung der Gürtelbahn eine Flügelbahn von Oberuhldingen[3])

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 22.

[2]) Die nördliche Ausbeugung der Gürtelbahn vom Seeufer weg erfolgt nach Berührung des zwischen Uberlingen und Unteruhldingen gelegenen Uferortes Nußdorf, welcher eine Eisenbahnstation erhielt, hingegen seine seitherige Dampfschiffstation verlor.

[3]) Die Station Oberuhldingen führt auf den Fahrplänen den zusammengesetzten Namen „Oberuhldingen-Mühlhofen".

nach Unteruhldingen zur Miterbauung kam. Für Meersburg wurde der Anschluß an die Gürtelbahn mittels einer Flügelbahn vorerst der Zukunft vorbehalten.[1]) Auf einen Anschluß der weniger bedeutenden Orte Hagnau und Immenstaad an die Gürtelbahn wurde im vorhinein verzichtet.

Am 2. Oktober 1901 erfolgte die Aufnahme des regelmäßigen Verkehres auf der Strecke Überlingen-Friedrichshafen und der Flügelbahn Oberuhldingen-Unteruhldingen. Damit war die Vollendung der gesamten Gürtelbahn um das Hauptbecken des Bodensees zur Tatsache geworden.

Dieses bedeutungsvolle Ereignis wurde tagszuvor, am 1. Oktober 1901, durch einen feierlichen Eröffnungsakt begangen, welchem die Landesherren der beiden zunächst beteiligten Uferstaaten, der König von Württemberg und der Großherzog von Baden, durch persönliche Anteilnahme erhöhte Weihe verliehen.[2])

Die zweite wichtige Tatsache ist die Durchführung der Verstaatlichung der Hauptbahnen der Schweiz,[3]) wie solche durch das Bundesgesetz vom 15. Oktober 1897 bestimmt wurde.

Zur Verstaatlichung sind in diesem Gesetze in Aussicht genommen: die Zentralbahn, die Nordostbahn, die Vereinigten Schweizerbahnen, die Jura-Simplon-Bahn und die St. Gotthardbahn. Die auf diese Weise zu schaffenden „Schweizerischen Bundesbahnen" sollen künftig in fünf Kreise, je mit einer besonderen Kreisdirektion in gemeinsamer Unterordnung der letzteren unter die Generaldirektion und den Verwaltungsrat der Bundesbahnen in Bern,[4]) eingeteilt werden.

Das Eisenbahndepartement des Bundesrates, als Zentralbehörde des gesamten Eisenbahnwesens der Schweiz, bleibt fortbestehen.

Bereits vom 1. Januar 1901 ab wurde die Zentralbahn von ihrer seitherigen gesellschaftlichen Direktion in Basel für Rechnung des Bundes weiter verwaltet, am 1. Januar 1902 ging sie endgiltig an den Bund über. Ihr Gebiet wurde als Kreis II bezeichnet.

---

[1]) Der künftige Anschluß von Meersburg an die Gürtelbahn soll durch Fortsetzung der bereits bestehenden Flügelbahn Oberuhldingen-Unteruhldingen bis Meersburg erfolgen.

[2]) Die Gürtelbahnstrecke Überlingen-Friedrichshafen erhielt nachträglich auf badischem Gebiete eine von der Station Mimmenhausen-Neufrach nach Frickingen führende Flügelbahn. Sie ist 8,26 km lang und steht seit 1. Dezember 1905 im Betriebe.

[3]) Vgl. S. Ü. No. 27, 28, 72, dann 75, ferner No. 13 in den Jahrgängen 1901—1904, welche verschiedene einschlägige Mitteilungen enthalten.

[4]) Vgl. S. 28 f.

Die Nordostbahn ging am 1. Januar 1902 mit der Bestimmung an den Bund über, daß dieselbe rückwirkend bis 1. Januar 1901 als für Bundesrechnung geführt gelte. Das Gebiet derselben wurde zuerst als Kreis III unter ihrer zur Kreisdirektion III umgestalteten seitherigen Direktion in Zürich verwaltet. Am 1. Januar 1903 folgte sodann — und zwar sofort endgiltig — die Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen und am 1. Mai 1903 jene der Jura-Simplon-Bahn, vorerst mit Ausnahme des damals noch im Baue begriffenen Simplontunnels. Die Übernahme der fünften durch das Gesetz vom 15. Oktober 1897 zur Verstaatlichung bestimmten schweizerischen Hauptbahn, der St. Gotthardbahn, soll erst im Jahre 1909 erfolgen.[1])

Zugleich mit der Übernahme der Vereinigten Schweizerbahnen — am 1. Januar 1903 — trat die Vollziehungsverordnung des Bundesrates über die definitive Kreiseinteilung der Bundesbahnen in Kraft. Anlangend die für den Bodenseeverkehr zunächst in Betracht kommenden Gebiete der seitherigen Nordostbahn und der seitherigen Vereinigten Schweizerbahnen wurde die Anordnung getroffen, daß die ganze Linie Schaffhausen-Etzwylen (mit Flügelbahn bis Singen)-Konstanz-Romanshorn-Rorschach-Chur mit allen ihren rückwärtigen Verbindungen bis Winterthur (der Bahnhof Winterthur inbegriffen) dem Kreise IV mit der Kreisdirektion IV in St. Gallen zugeteilt und bei dem Kreise III mit der Kreisdirektion III in Zürich im Bodenseegebiete lediglich die eine an das äußerste Ende desselben führende Linie Zürich-Winterthur-Bülach-Eglisau-Schaffhausen (der Bahnhof Schaffhausen inbegriffen) belassen wurde.

Die von dem Bunde mitübernommene Dampfschiffahrtsanstalt für den Bodensee der vormaligen Nordostbahn wurde gleichfalls der Kreisdirektion IV in St. Gallen unterstellt.[2])

Seither hatte der Schwerpunkt des schweizerischen Bodenseeverkehres, insofern dieser Schwerpunkt in der Vereinigung der Leitung des Dampfschiffahrts- und Eisenbahnbetriebes in einer Hand gelegen erscheint, rund ein halbes Jahrhundert hindurch bei der Direktion der Nordost-

[1]) Die Zentralbahn und die Jura-Simplon-Bahn sind für den Bodenseeverkehr speziell ohne Bedeutung.

[2]) Die Generaldirektion der Bundesbahnen bezeichnet in ihren in der S. Ü. No. 75 aufgeführten Jahresberichten ihre Bodenseedampfschiffahrt in gleicher Weise als „Nebengeschäft", wie dieses früher die Nordostbahn getan hatte. Für den Betrieb dieser Dampfschiffahrt erhält die Generaldirektion periodische Konzessionen „unter den gleichen Bedingungen, wie früher die Nordostbahn". Hieraus folgt wohl, daß die Bodenseedampfschiffahrt der Bundesbahnen nicht in dem gleichen uneingeschränkten Maße einen integrierenden Bestandteil der Bundesbahnen bildet, wie die Bodenseedampfschiffahrt in Württemberg, Bayern, Baden und Österreich bezüglich der dortigen Staatseisenbahnen.

bahn in Zürich geruht, welche sich dabei auf ihren thurgauischen Hafen in Romanshorn stützte. Durch die erwähnte Kreiseinteilung der Bundesbahnen vom 1. Januar 1903 wurde dieser Schwerpunkt vollständig nach St. Gallen verschoben, allwo bis dahin die Direktion der mit der thurgauischen Nordostbahn rivalisierenden Vereinigten Schweizerbahnen ihren Sitz gehabt hatte. Diese Verschiebung erweckte alsbald im Kanton Thurgau die Befürchtung einer künftigen „Versanktgallerung" des schweizerischen Bodenseeverkehres und ergingen darüber schon im Jahre 1903 von da aus schriftliche Vorstellungen an den Verwaltungsrat der Bundesbahnen.[1])

Die Oberleitung der Bundesbahnen, welche in alle seitens der vormaligen Nordostbahn und der vormaligen Vereinigten Schweizerbahnen mit den betreffenden Organen der übrigen Uferstaaten hinsichtlich des Bodenseeverkehres abgeschlossene Vereinbarungen eingetreten war, gab diesen thurgauischen Befürchtungen gegenüber beruhigende Zusicherungen über ihren paritätischen Standpunkt in Beziehung auf die Verkehrsinteressen der beiden Kantone Thurgau und St. Gallen und bekräftigte diesen Standpunkt durch ihre folgenden Maßnahmen.

Diese Maßnahmen bestanden in dem Beschlusse, einerseits die beiden sich gegenüber stehenden Linien aus der Innenschweiz an den Bodensee Winterthur-St. Gallen-Rorschach und Winterthur-Romanshorn ebenmäßig mit den längst gewünschten zweiten Geleisen auszustatten und anderseits durch Beschaffung eines neuen Salondampfers[2]) und Errichtung eines neuen Werftgebäudes in Romanshorn ihre Fürsorge für die Erhaltung der seitherigen Höhe der schweizerischen

---

Die Dampfschiffahrt auf dem Züricher See, welche von der Nordostbahn bis zu ihrer Verstaatlichung ebenfalls als Nebengeschäft betrieben wurde, fand seitens der Bundesbahnen zuerst gleichmäßige Fortbehandlung. Nachdem dieselbe indessen Fehlbeträge ergab, führten die Bundesbahnen sie nicht weiter, sondern überließen deren Betrieb unter unentgeltlicher Abtretung des vorhandenen Schiffsmaterials und Gewährung einer Subvention auf 10 Jahre vom 1. Mai 1904 ab der „Züricher Dampfbootgesellschaft".

[1]) Die im Kanton Thurgau aufgetretenen Befürchtungen gingen hauptsächlich dahin, daß die Kreisdirektion IV in St. Gallen bestrebt sein werde, den internationalen Schnellzugsverkehr von seiner seitherigen Besitzlinie Winterthur-Romanshorn auf die Linie Winterthur-St. Gallen-Rorschach-St. Margarethen (mit Fortführung um den See herum nach Deutschland) abzulenken, woraus sich für Romanshorn eine schädliche Minderung des internationalen Verkehres über den See ergeben müsse.

[2]) Dieser Dampfer wurde im Jahre 1905 in den Dienst gestellt. In ebendiesem Jahre erfolgte der Beschluß der Beschaffung eines weiteren neuen Dampfers. Vgl. Tabelle IV Anm. 19.

Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, als eines Hauptlebensnerves des thurgauischen Platzes Romanshorn, zu betätigen.[1])

Die Verstaatlichungsaktion in der Schweiz war unverkennbar ein großer Fortschritt für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft überhaupt und — durch die Beseitigung des alteingewurzelten Gegensatzes zwischen der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen — ein Vorteil für den Bodenseeverkehr nicht nur der Schweiz, sondern auch im allgemeinen. Allein, wie jede tiefgreifende Neuerung anfangs mit Schwierigkeiten verschiedener Art zu kämpfen hat, so auch hier, und werden die noch zu lösenden Fragen[2]) bei deren Bedeutung immerhin eine gewisse Zeitdauer erfordern.[3])

---

[1]) Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß Romanshorn seine seitherige Bedeutung behaupten wird, solange in Rorschach die ungenügenden Hafenverhältnisse fortbestehen. Später, wenn einmal in Rorschach die längst geplante Anlegung eines neuen modernen Hafens mit Trajektanstalt zur Wahrheit geworden sein wird, muß sich wohl eine gewisse Verschiebung der gegenwärtigen Frequenzverhältnisse von Romanshorn zugunsten von Rorschach von selbst ergeben.

[2]) Insbesondere zwei Fragen besitzen prinzipielle Bedeutung:

a) Die künftige Ausführung weiterer neuer Hauptbahnen. Die Bundesbehörden leiten aus dem Sinne des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 ein Monopol des Bundes hinsichtlich dieser Ausführung für sich ab, die Kantonalregierungen bestreiten, unterstützt durch einen Teil der schweizerischen Presse, dieses Monopol des Bundes und verlangen das Fortbestehen des „freien Wettbewerbes" auch für die Ausführung neuer Hauptbahnen, wobei sie dem Bunde höchstens die Vorhand unter sonst gleichen Bedingungen zugestehen wollen. Die Streitfrage kann endgiltig wohl nur durch ein neues Bundesgesetz geregelt werden.

b) Die künftige Verstaatlichung der St. Gotthardbahn, als deren Zeitpunkt gegenüber verschiedenen Wünschen auf dessen Vorrückung das gesetzlich hiefür festgelegte Jahr 1909 beibehalten werden wird. Hier handelt es sich darum, ob und inwieweit der Bund vor dieser Verstaatlichung eine Verständigung mit den Subventionsstaaten wegen der für diese Staaten aus ihrer Subventionsleistung entstandenen Rechte herbeizuführen habe. Die Meinungen hierüber sind in der Schweiz geteilt. Die Natur der Sache wird es wohl erfordern, daß die Bundesregierung mit den genannten Subventionsstaaten rechtzeitig in bezügliche Verhandlungen eintritt.

[3]) Erwähnung möge hier die seit der Jahrhundertwende in der Schweiz betätigte Vollendung oder Inangriffnahme des Baues solcher neuerer Eisenbahnen finden, die für den Bodenseeverkehr in Betracht kommen. Es sind dieses:

a) Die Albulabahn (Thusis-St. Moritz), eröffnet am 1. Juli 1903. Sie bildet einen Teil der gesellschaftlichen „Rhätischen Eisenbahn", erschloß das malerische Oberengadin dem Eisenbahnverkehre und gestaltete sich sofort zu einem Anziehungspunkte erster Klasse für die große Reisewelt. Die Steigerung, welche dieselbe dem Verkehre vom und zum Bodensee sofort brachte, spricht sich in der Tatsache aus, daß die Bundesbahnen auf ihrer zur Albulabahn führenden Strecke Rorschach-Chur bereits im Sommer 1903 eine Anzahl neuer Züge in beiden

2.

Der 80. Jahrestag des Bestehens der Bodenseedampfschiffahrt.

Ein Rückblick auf deren seitherige Entfaltung.
Ende 1904.

Am 1. Dezember 1904 konnte die Bodenseedampfschiffahrt auf einen ununterbrochenen Bestand von 80 Jahren zurückblicken. Dieser Jahrestag mochte wohl geeignet erscheinen, einen Vergleich über die verschiedene Gestaltung dieser so eigenartigen Verkehrseinrichtung einerseits in jener fernabliegenden Gründungszeit und anderseits in der unmittelbaren Gegenwart anzustellen.

Die am 1. Dezember 1824 unter den Auspizien des damaligen Königs Wilhelm I. von Württemberg erfolgte Betriebseröffnung der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen erscheint als der Grund- und Eckstein der im Laufe des 19. Jahrhundertes zu so großartiger Entfaltung gelangten Dampfschiffahrt auf dem Bodensee. Diese Gesellschaft repräsentierte zusammen mit dem privaten Dampfbootunternehmen, welches der in Stuttgart wohnende Freiherr von

---

Richtungen einlegten und daß von Deutschland aus die Einführung eines besonderen Engadin-Expreßzuges angestrebt wird, dessen Verwirklichung allerdings bis jetzt nicht zu ermöglichen war, da sich seinem Durchzuge zwischen Lindau und St. Margarethen Hindernisse entgegenstellen.

b) Die kombinierte Bodensee-Toggenburg-Bahn und Rickenbahn. Die erstere verfolgt die Strecke Romanshorn - St. Gallen - Wattwyl und wird von einer Aktiengesellschaft mit dem Sitze in St. Gallen unter Verzinsungsgarantie des Kantons erstellt, die letztere läuft von Wattwyl — mit Durchbohrung des Ricken — nach Utznach am Ostende des Züricher Sees, wo sie in die Linie Zürich-Sargans der Bundesbahnen mündet. Sie wird als Bundesbahnstrecke erbaut.

Die also kombinierte neue Linie Romanshorn - Utznach ist bestimmt, den Weg zwischen dem Bodensee und der Innenschweiz abzukürzen. Geographisch genommen würde dieselbe auch eine mäßige Abkürzung des Weges zwischen dem Bodensee und dem St. Gotthard — mit Ausschaltung der Berührung von Zürich — bieten, allein die Steigungsverhältnisse der weiteren schweizerischen Zwischenbahnen, welche dabei zwischen dem Züricher See und dem Vierwaldstätter See zu befahren wären, lassen diese Abkürzung für den großen Verkehr nicht praktikabel erscheinen.

Die Bodensee-Toggenburg-Bahn schreitet ihrer Fertigstellung entgegen, die Rickenbahn wird wegen der Bauschwierigkeiten der Durchbohrung des Ricken vor dem Jahre 1908 kaum fertig gestellt werden.

Die Wirkung der ganzen neuen Bahnanlage auf den Bodenseeverkehr wird wohl mehr in einer Verteilung desselben auf mehrere Strecken, als in seiner Steigerung bestehen.

Cotta wenige Tage später in Tätigkeit setzte und welches seinem Ursprunge nach also ebenfalls ein württembergisches Unternehmen war, ungefähr ein Lustrum hindurch die gesamte Bodenseedampfschiffahrt.[1])

Jedes dieser beiden Unternehmen besaß nur ein Dampfschiff von sehr mäßigen Größenverhältnissen, die Friedrichshafener Gesellschaft außerdem noch einige von der früheren dortigen Schifferschaft erworbene Segelfahrzeuge.

Die Friedrichshafener Gesellschaft beschränkte ihren Dienst auf die Befahrung der Strecke Friedrichshafen-Rorschach an einzelnen bestimmten Wochentagen, das Schiff des Freiherrn von Cotta führte unter den Anfeindungen der Schifferschaften am See eine Art unstäten Nomadenlebens.

Die Beziehungen zwischen den beiden Unternehmen bestanden in der Hauptsache darin, daß Cotta, der zugleich Großaktionär und Mitglied des ständigen Verwaltungsausschusses der Friedrichshafener Gesellschaft war, mit seinem Schiffe die notwendigen Aushilfen für die Gesellschaft leistete.

Die Hafenanlagen in den verschiedenen Uferorten, welche von den beiden Dampfern befahren wurden, sowie die Rheinstrecke bis Schaffhausen, welche das Cotta'sche Schiff zeitweise befuhr, waren dem Dampfschiffbetriebe nicht angepaßt und boten für denselben große Schwierigkeiten.[2])

Anlangend das in den beiden Erstlingsunternehmen investierte Gesamtkapital, so läßt sich eine Ziffer hiefür nicht mit Bestimmtheit angeben, da nur das Aktienkapital der Friedrichshafener Gesellschaft mit 66000 fl. südd. W. bekannt, das Anlagekapital des Cotta'schen Unternehmens aber unbekannt ist. Nimmt man nun, um doch wenigstens eine annähernde Ziffer für das letzterwähnte Anlagekapital zu gewinnen, an, daß der Verlust von 60000 fl., welchen Cotta für sich aus seinem ungünstig verlaufenen Unternehmen herausrechnete, gleichbedeutend sei mit seinem ersten Anlagekapital, so ergibt sich für die beiden in Rede stehenden Erstlingsunternehmen ein Gesamtanlagekapital von 66000 plus 60000, zusammen 126000 fl. südd. W. oder rund 216000 M. D. R. W.

Dieses war die Lage während des ersten Lustrums der neueingeführten Bodenseedampfschiffahrt, gegen dessen Ende — im Laufe des Jahres 1829 — Cotta sein Unternehmen endgiltig einstellte, wonach die Friedrichshafener Gesellschaft mit ihrem einzigen Dampf-

---

[1]) Vgl. über die vormalige Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen „Wirtschaftsstudien" XXI S. 82 f., 102 f., 128 f. und 130 f., über das Dampfbootunternehmen des Freiherrn von Cotta ebenda S. 89 f.

[2]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 88.

schiffe die Bodenseedampfschiffahrt allein repräsentierte, bis im Jahre 1831 die neugegründete Konstanzer und im Jahre 1838 die weiter neuentstandene Lindauer Gesellschaft in den Betrieb mit eintraten. Vom Jahre 1838 ab bildeten die nunmehr zur „Württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft“ umgestaltete seitherige Friedrichshafener Gesellschaft mit der Konstanzer und Lindauer Gesellschaft zusammen die Bodenseedampfschiffahrt und traten diese drei Gesellschaften im Jahre 1847 mit einem gesamten Aktienkapital von 546000 fl. südd. W. oder rund 936000 M. D. R. W. und einem gesamten Bestande von 10 Dampfschiffen in die nun beginnende zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt hinüber.[1])

An dem kurz nach dem Schlusse dieser zweiten Hauptperiode fallenden 80. Gedenktage der Grundsteinlegung der Bodenseedampfschiffahrt setzt sich dieselbe aus sechs verschiedenen Dampfschiffahrtsanstalten zusammen, wovon fünf auf das Hauptbecken des Sees (Obersee und Überlinger See) treffen, eine hingegen ausschließlich für das Nebenbecken (Untersee) mit der anschließenden, nun für den Dampfschiffverkehr aptierten Rheinstrecke bis Schaffhausen bestimmt ist. Von den fünf auf das Hauptbecken treffenden Anstalten befahren vier lediglich den wichtigsten Teil des Gesamtsees, den Obersee, während eine den Obersee und den Überlinger See befährt.

Die ausschließlich für das Nebenbecken und die anschließende Rheinstrecke bis Schaffhausen bestimmte Anstalt ist ein schweizerisches gesellschaftliches Unternehmen. Dasselbe arbeitet zurzeit mit einem Aktienkapital von noch 110400 Frcs. = 88320 M. D. R. W. (Tabelle IX), verfügt über vier Dampfschiffe[2]) und ein Schleppschiff, leidet aber bei aller Rührigkeit teils unter der geringen Frequenz mancher von ihm befahrenen Uferorte, teils unter der Konkurrenz der schweizerischen und badischen Eisenbahnstrecken zwischen Schaffhausen und Konstanz. Die Verhältnisse dieses Unternehmens ähneln in verschiedener Hinsicht jenen der alten deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften für den Bodensee. Sie lassen sich bei der Verschiedenheit der Grundlagen mit jenen der fünf Dampfschiffahrtsanstalten für das Hauptbecken nicht vergleichen.

Bei diesen letzterwähnten fünf Dampfschiffahrtsanstalten ist um die mit dem Schlusse der zweiten Hauptperiode zusammenfallende Jahrhundertwende ein doppeltes in vollständig systematischer Weise zum Vollzuge gebracht, einerseits das Zusammenwirken der Dampfschiffahrt mit den am See erschienenen Eisenbahnen, welches den Grundzug der zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt bildet, anderseits

[1]) Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 148 f. und die dortigen Tabellen VIII u. III.

[2]) Seit dem Rückkaufe des „Hohenklingen“ im Jahre 1903. Vgl. Tabelle IV A Anm. 13.

das Prinzip des Staatsbetriebes der Verkehrsanstalten, das seit geraumer Zeit allerwärts mehr und mehr in den Vordergrund tritt. In jedem der fünf Uferstaaten besteht nunmehr seit dem vorgängig erörterten Eintritte der Verstaatlichungsaktion in der Schweiz eine Dampfschiffahrtsanstalt für das Hauptbecken, welche einen organischen Bestandteil der an dem Gesamtsee sich ausbreitenden Staatseisenbahnen, beziehungsweise Bundesbahnen dieses Uferstaates darstellt, also auch ihrerseits die Eigenschaft einer Staatsverkehrsanstalt, beziehungsweise Bundesverkehrsanstalt besitzt.

Die fünf Dampfschiffahrtsanstalten für das Hauptbecken bilden unter Zuziehung der sechsten nur das Nebenbecken und die anschließende Rheinstrecke bis Schaffhausen befahrenden gesellschaftlichen Anstalt seit dem Jahre 1885 den festorganisierten Verband der „Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen für den Bodensee und Rhein" (V. D. V.*). In diesem Verbande wirken die sechs einzelnen Anstalten unter voller Wahrung ihrer sonstigen Selbständigkeit statutengemäß zu dem idealen Zwecke der gleichmäßigen Gestaltung, Förderung und Pflege des Dampfschiffverkehres auf dem Bodensee zusammen und trägt dieses Zusammenwirken fortgesetzt ersprießliche Früchte. Nebenher dienen die seit langem bestehenden speziellen Vereinbarungen zwischen einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten dem realen Zwecke der Einnahmegemeinschaften. Die ausgedehnteste dieser Gemeinschaften ist die „Deutsch-Österreichische Bodenseegemeinschaft" in jener Gestaltung, welche dieselbe seit dem Jahre 1886 besitzt.

Das am Schlusse der zweiten Hauptperiode, d. i. am 31. Dezember 1900, investierte Gesamtanlagekapital der in Rede stehenden fünf Dampfschiffahrtsanstalten betrug über 11 Millionen M. D. R. W. (Tabelle XIII A).

Der gesamte an obengenanntem Tage im Dienste befindliche Schiffspark dieser fünf Anstalten zeigte: 32 Dampfschiffe für den regelmäßigen Personen- und Güterdienst, darunter 21 Salon- beziehungsweise Halbsalonschiffe und 11 Glattdeckschiffe, 1 Spezial-Personen-Dampfschiff, 1 Dampffähre, 2 Dampfschlepper, 13 Trajektkähne, 15 Schleppboote, zusammen 64 Fahrzeuge, darunter 36 selbständig unter Dampf gehende, gegenüber den zwei kleinen Dampfbooten, welche in dem Erstlingslustrum der Bodenseedampfschiffahrt den Gesamtsee und den Rhein bis Schaffhausen befuhren.[1])

---

[1]) Vgl. nachfolgende Tabelle IV B. Die teilweise Minderung der oben vorgetragenen Ziffern gegenüber dem in der eben beregten Tabelle aufgeführten Gesamtschiffsbestande vom 31. Dezember 1900 ergibt sich dadurch, daß hier oben nur der Bestand der fünf mit Eisenbahnen organisch verbundenen Dampfschiffahrtsanstalten, in der Tabelle aber jener aller sechs bestehenden Anstalten vorgetragen erscheint.

Die einstens so mangelhaften Hafeneinrichtungen selbst an den bedeutendsten Plätzen des Sees sind großen, weitausgedehnten und wohleingerichteten Hafenanlagen gewichen und auch die kleinsten in den Dampfschiffverkehr einbezogenen Uferorte besitzen ausnahmslos feste Ländebrücken und Stege; die früheren unbequemen und mitunter gefährlichen Kahnstationen sind vollständig verschwunden.[1])

Der Verkehr der Dampfschiffe auf dem See, vielfach begleitet von den angehängten Trajektkähnen und Schleppbooten, ist unter Einwirkung des stets sich steigernden internationalen Eisenbahnverkehres zu einem Umfange angewachsen, welcher den *Bodensee am Schlusse des Jahrhunderts zu dem meistbefahrenen Binnensee, wenn nicht der ganzen Welt, so doch wenigstens der ganzen alten Welt erhob.*[2])

Der Bestand der sechsten, ohne organische Verbindung mit einer Eisenbahn vorhandenen Dampfschiffahrtsanstalt ist im Texte an anderer Stelle — S. 219 — angegeben. Die zwei ältesten am 31. Dezember 1900 noch zum Bestande der fünf mit Eisenbahnen verbundenen Dampfschiffahrtsanstalten gehörigen Glattdeckdampfer wurden schon damals nur für den Reservedienst benützt und inzwischen vollständig ausgemustert. Die Änderungen, welche sich an dem in der Tabelle IV B dargestellten Gesamtschiffsbestande aller sechs Anstalten zwischen dem 31. Dezember 1900 und heute überhaupt ergaben, sind in dem als Anm. 19 zu dieser Tabelle erscheinenden Nachtrage derselben zusammengefaßt.

[1]) Ausgenommen von der modernen Umgestaltung der Haupthäfen ist noch immer der Hafen von Rorschach. Befindet sich derselbe auch heute nicht mehr in jenem „jämmerlichen" Zustande, welchen eine Flugschrift vom Jahre 1851 (vgl. S. Ü. Nr. 4) beklagt, so rechtfertigt seine dermalige Beschaffenheit immerhin den dringenden Wunsch, daß sein seit langem geplanter durchgreifender Umbau möglichst bald erfolge. Der Hafen von Lindau galt ehedem als der beste am Bodensee. Indessen konnte derselbe mit Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse der Insel, welche ja auch der Erweiterung des dortigen Bahnhofes hemmend entgegenstehen, nicht jene räumliche Ausdehnung erfahren, die den übrigen Haupthäfen am See in den letzten Jahrzenten zuteil wurde. Derselbe reicht jedoch zur Bewältigung des dortselbst sich konzentrierenden Schiffsverkehres noch aus. Sein dekoratives Bild, in welchem die alte und die neue Zeit ineinanderspielt, ist das reizvollste am ganzen Bodensee. — Besondere Beachtung verdient der schweizerische Haupthafen Romanshorn. Der Ort selbst war noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts ein kleines Fischerdorf mit einer Kahnstation für die Dampfschiffe. Die seinerzeit erfolgte Wahl dieses für den Verkehr zwischen der Schweiz und Deutschland äußerst vorteilhaft gelegenen Ortes zum Stützpunkte der Nordostbahn am Bodensee erhob den Ort in kurzer Zeit zu hoher Bedeutung.

[2]) Zur Belebung des Bodensees trägt die große Anzahl der denselben befahrenden Segel-Motor-Schiffe (vgl. S. 153, S. 211 und Wirtschaftsstudien XXI S. 63 Anm. 1), sowie der sonstigen daselbst verkehrenden verschiedenartigen kleineren Schiffe nicht unwesentlich bei. — Eine außerordentliche Verkehrssteigerung erfuhr auch der Vierwaldstätter See. Auf demselben beförderten laut statistischer Feststellung im Jahre 1903 die dort diensttuenden 20 Dampfer zusammen 1529000

Läßt man dieses Bild der Entfaltung, welche die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee um die Jahrhundertwende gewonnen, vor dem geistigen Auge vorüberziehen, dann kann man, jenes bekannte Kaiserwort über den Weltverkehr im allgemeinen in Bezug auf den länderverbindenden Bodensee im besonderen anwendend, mit Überzeugung sagen: „Der Bodensee steht am Ende des 19. Jahrhunderts im Zeichen des Verkehres", und zwar wie nie zuvor in der Vergangenheit.[1])

3.

Die Zukunft der Bodenseedampfschiffahrt.

Ein Ausblick auf deren fernere Gestaltung.

1905.

Doch von der Vergangenheit und Gegenwart lenkt sich der Blick hinüber in die Zukunft. Darum möchte ich meine Arbeit nicht schließen, ohne dem Bilde der Vergangenheit und der Gegenwart der Bodenseedampfschiffahrt, wie ich solches in dem unmittelbar vorausgehenden Abschnitte in großen Umrissen zusammenfassend zu geben bestrebt war, einen Ausblick in die Zukunft derselben anzureihen.

Die Bodenseedampfschiffahrt erhielt ihre Entfaltung und Gestaltung, wie sie dieselbe heute besitzt, während ihrer zweiten Hauptperiode im allgemeinen durch die Einwirkung der Eisenbahnen, zu deren Hilfsanstalt sie geworden war. Aus dieser ihrer nunmehrigen Stellung zu den Eisenbahnen folgt auch ihre Abhängigkeit von den letzteren in der Zukunft. Jede wesentliche Verschiebung im Verkehre der Eisenbahnen, soweit diese zu dem Bodenseeverkehre überhaupt Be-

Personen. Hinsichtlich des Güterverkehres steht der Vierwaldstätter See dem Bodensee bei den ganz verschiedenartig gelagerten Verhältnissen naturgemäß weitaus nach.

[1]) Außer dem 80. Jahrestage der Einführung der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt fiel in das Jahr 1904 ein weiterer Gedenktag in Bezug auf diese Dampfschiffahrt, welcher zwar auf den ersten Blick nur für den zunächst davon berührten einzelnen Uferstaat von Bedeutung erscheint, bei näherer Betrachtung aber auch ein nicht zu unterschätzendes Interesse für die gesamte Bodenseedampfschiffahrt besitzt. Es war dieses der 1. Juli 1904, als der 50. Jahrestag der Verstaatlichung der Bodenseedampfschiffahrt in Württemberg unter organischer Angliederung derselben an die dortigen Staatseisenbahnen. Württemberg, welches zuerst die Dampfschiffahrt auf dem See eingeführt hatte und zuerst mit einer Eisenbahn am See erschienen war, vollzog damit auch den ersten, für alle Uferstaaten vorbildlich gewordenen Akt, beide entscheidenden Faktoren für den Bodenseeverkehr in einer Hand, und zwar in jener des Staates zu vereinigen. Dieser vorbildliche Akt bedeutete eine Hauptetappe in dem ganzen Entwicklungsgange der Bodenseedampfschiffahrt und erscheint hiernach der halbhundertjährige Gedenktag desselben nicht nur für diesen Uferstaat allein, sondern auch für die Gesamtgeschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee von einschneidender Bedeutung.

ziehungen haben, muß modifizierend auf die Lage der Dampfschiffahrt in dem letztgenannten Verkehre einwirken, sei es in günstiger, sei es in ungünstiger Weise.

Der Bodenseeverkehr überhaupt läßt sich einteilen in jenen im weiteren und jenen im engeren Sinne des Wortes.

Als Bodenseeverkehr im weiteren Sinne erscheint der Bodensee-Fernverkehr. Derselbe wird vermittelt durch die Eisenbahnen für den Fernverkehr, welche in Teil 1 Kap. 2 Abschn. A des vorliegenden Buches behandelt sind.

Den Bodenseeverkehr im engeren Sinne bildet jener Verkehr, der sich an den Ufern des Sees selbst und auf dessen Wasserfläche abwickelt. Er setzt sich zusammen aus zwei Unterarten, nämlich dem Lokalverkehre der einzelnen Uferorte unter sich und dem Transitverkehre zwischen den am See mündenden Bahnen für den Fernverkehr. Für jede dieser Unterarten stehen mit wenigen Ausnahmen zwei verschiedene Beförderungswege zu Gebote, entweder die Dampfschiffahrt das Seeufer entlang und über den See, oder die nun vollendete Gürtelbahn um den See, wie dieselbe in Teil 1 Kap. 2 Abschn. B dieses Buches und im Zusammenhange damit in dem Abschn. 1 der gegenwärtigen Schlußbetrachtung erörtert ist.

Aus vorstehendem erhellt, daß auf die künftige Lage der Bodenseedampfschiffahrt die beiden Fragen bestimmend einwirken werden:

einerseits, ob für den Bodensee-Fernverkehr, welcher die hauptsächlichste Alimentationsquelle der Bodenseedampfschiffahrt bildet, nicht solche Verschiebungen zu erwarten sind, welche diesen Verkehr wesentlich steigern oder abmindern werden und

anderseits, ob für den Lokalverkehr längs der Ufer des Sees und über denselben, sowie den Transitverkehr zwischen den am See mündenden Bahnen für den Fernverkehr eine für die Dampfschiffahrt verhängnisvolle Verlegung des Schwerpunktes auf die Gürtelbahn eintreten werde.

Für die zunächst in Berücksichtigung kommende absehbare Zukunft möchten sich die beiden Fragen beantworten lassen, wie folgt:

Was die erste Frage, nämlich die Verschiebungen hinsichtlich des Bodensee-Fernverkehres in vorberegtem Sinne anlangt, so können solche eintreten durch die Erbauung neuer Bahnen, welche geeignet sind, dem See einen vermehrten Verkehr zuzuführen oder den bereits bestehenden Verkehr durch Ableitung vom See zu vermindern. Die Ausführung solcher neuen Bahnen an den See hin, welche weder eine Mehrung noch eine Minderung des bestehenden Verkehres, sondern nur eine weitere Verteilung des letzteren auf eine größere Anzahl von Bahnen bewirken würden, kommt hier nicht in Betracht.

Als Projekte für neue Bahnen, welche mehrend oder mindernd auf den Fernverkehr des Bodensees von Einfluß sein würden, stehen in erster Linie zur Erwägung jene für eine Splügenbahn und eine Fernpaß-Ortler-Bahn, beide — alternativ — bestimmt, die immer fühlbarer werdende Lücke in den Alpenübergängen zwischen der Brennerbahn und der St. Gotthardbahn auszufüllen.[1])

Die Splügenbahn, als direkte Fortsetzung der bereits bestehenden Strecke Rorschach-Chur, würde dem Bodensee allerdings eine Hebung seines Verkehres bezüglich des deutsch-italienischen Transites bringen.[2]) Die Fernpaß-Ortler-Bahn hingegen, welche den Bodensee vollständig umgeht, würde demselben einen nicht unwesentlichen Teil seines bisherigen deutsch-italienischen Transites entziehen.[3]) So

---

[1]) Vgl. S. Ü. Nr. 37.

[2]) Die Erbauung einer Splügenbahn, als Vermittlerin des deutsch-schweizerisch-italienischen Durchgangsverkehres, stand schon im Jahre 1838 in Frage, als noch niemand an eine St. Gotthardbahn dachte. Die Idee einer Splügenbahn trat dann, als die St. Gotthardbahn zur Ausführung kam, für längere Zeit zurück, lebte aber neuerdings wieder auf und findet zurzeit in der Schweiz vielfache Vertretung. Eine Splügenbahn müßte naturgemäß als eine Hauptbahn ersten Ranges erbaut werden und würde alsbald als Rivalin der St. Gotthardbahn auftreten. Die Bundesregierung, welche nach der Auslegung, die sie dem Bundesgesetze vom 15. Oktober 1897 gibt, die Ausführung einer Splügenbahn für sich in Anspruch nehmen würde, wird aller Voraussicht nach zur Schaffung einer derartigen Konkurrenz für die bis 1909 an sie übergehende St. Gotthardbahn in absehbarer Zeit die Hand kaum bieten. Ähnlich verhält es sich mit dem neuesten Gegenprojekte der Splügenbahn, der Greinabahn von Chur nach Biasca, also einer Querverbindung der Strecke Rorschach-Chur mit der St. Gotthardbahn.

[3]) Die Fernpaß-Ortler-Bahn würde sich zusammensetzen aus der ebenfalls schon vor längerer Zeit in Frage gestandenen Fernpaßbahn und der erst seit neuerer Zeit ins Auge gefaßten Ortlerbahn.

Die Fernpaßbahn würde bei Kempten von der Linie München-Lindau der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen abzweigen, den Fernpaß übersetzen und bei Imst in die Arlbergbahn münden. Die Ortlerbahn würde bei Landeck von der Arlbergbahn abgehen und über Finstermünz bis Mals im Vintschgau laufen, von wo aus sie nach Durchbohrung des Ortler auf das italienische Gebiet hinübertreten würde, um dort bei Tirano an das oberitalienische Bahnnetz anzuschließen. Bei Finstermünz würde eventuell eine weitere Strecke in das benachbarte schweizerische Engadin abbiegen, um von da nach Überschreiten des Maloja bei Chiavenna ebenfalls Anschluß an das oberitalienische Bahnnetz zu gewinnen. (Malojabahn.)

Die Fernpaßbahn, einst von Bayern abgelehnt, wird heute von Österreich als seiner Eisenbahnpolitik nicht mehr entsprechend bezeichnet und somit nicht zur Ausführung gebracht werden. Die jüngste Vereinbarung zwischen beiden Staaten über die Fortführung der bayerischen Lokalbahn Kempten-Pfronten bis Reutte hat mit einer internationalen Fernpaßbahn, wie solche hier in Frage steht, nichts gemein. Die Ortlerbahn könnte nur im Zusammenwirken Österreichs und Italiens, die Malojabahn hingegen nur in einem solchen Österreichs, der Schweiz und Italiens zur Ausführung kommen. Die Ausführung der beiden neuen Bahnen würde bei

würde der Bodensee-Fernverkehr durch die Ausführung des erstgenannten Projektes gefördert, durch jene des zweiterwähnten Projektes geschädigt werden. Allein beide Projekte werden voraussichtlich noch längere Zeit hindurch nicht zur Ausführung kommen und werden demnach Verschiebungen im Fernverkehre des Bodensees durch dieselben wenigstens für die nächste Zukunft nicht eintreten.[1])

Ob die — wie weiter oben erörtert — bereits im Bau begriffene Bahn Romanshorn-St. Gallen-Utznach im Sinne einer Mehrung des bestehenden Fernverkehres des Bodensees, oder nur im Sinne einer Verteilung desselben auf eine größere Anzahl von Bahnen einwirken wird, steht dahin, indem die Meinungen hierüber zurzeit geteilt sind und erst die Tatsachen nach der Inbetriebsetzung dieser Bahn darüber entscheiden müssen.[2])

Was aber die zweite Frage, d. i. jene der Verlegung des Schwerpunktes des Lokalverkehres am Bodensee, sowie des aus der

---

den gegebenen Bauschwierigkeiten lange Zeit erfordern. Da heute, soviel bekannt, greifbare Schritte in dieser Hinsicht noch nicht einmal angebahnt sind, wird auch die Ausführung selbst in absehbarer Zeit nicht erfolgen. Hiernach kommt das ganze Fernpaß-Ortler-Bahn-Projekt hier nicht weiter in Frage.

[1]) Erwähnung möge hier noch ein weiteres Projekt finden, welches mit jenem einer Ortlerbahn streckenweise zusammenfällt und auf die Erstellung einer durchgehenden Querverbindung zwischen dem Bodensee und dem adriatischen Meere mittels Einfügung der hierzu noch fehlenden Teilstrecken abzielt. Die ganze Relation würde sich gestalten wie folgt: Bregenz-Landeck-Finstermünz-Mals-Meran-Bozen-Trient-Tezze-Bassano-Venedig. Hievon müßten noch folgende Teilstrecken erst in Betrieb gesetzt werden: Landeck-Finstermünz-Mals (zusammenfallend mit der gleichen Teilstrecke einer Ortlerbahn), Mals-Meran und Tezze-Bassano. Die Teilstrecke Mals-Meran steht bereits im Baue, die auf italienisches Gebiet treffende Teilstrecke Tezze-Bassano soll nunmehr gesichert erscheinen, die Teilstrecke Landeck-Finstermünz-Mals ist es noch nicht. Aber auch dann, wenn die ganze Relation einstens erstellt sein wird, soll dieselbe, wie heute schon von kundiger Seite gegenüber andern, hochgespannten Erwartungen berechnet wird, nur für einen beschränkten Touristenverkehr, nicht aber auch für den durchgehenden Güterverkehr in Betracht kommen. Es ist also für eine Belebung des Fernverkehres zum und vom Bodensee von dieser Relation kaum etwas zu erwarten.

[2]) In der Schweiz stehen gegenwärtig weiter in Frage die Projekte für die beiden Strecken: Konstanz-Weinfelden-Wyl, direkt, und Etzwylen-Frauenfeld, direkt. Beide Projekte zielen auf Abkürzungen bereits bestehender Eisenbahnrouten im Seegebiete ab und wird deren Ausführung, wenn sie erfolgt, die Bodenseedampfschiffahrt nicht berühren.

Als Projekte für fernere neue Bahnen, welche wohl keine Mehrung, sondern nur eine Verteilung des bestehenden Fernverkehres des Bodensees gebracht haben würden, sind zu nennen: in Württemberg die Strecke Mengen-Friedrichshafen, direkt, und in Bayern die Strecke Rosenheim-Lindau, direkt. Beide haben jedoch keine Aussicht auf Verwirklichung.

Ferne dahin geleiteten Transites von der Dampfschiffahrt auf die Gürtelbahn betrifft, so möchte folgendes anzunehmen sein:

Der Lokalverkehr, und zwar der Personen- und der Güter-Lokalverkehr wird sich der gegebenen Sachlage entsprechend künftig auch auf dem deutschen Ufer des Sees in der Hauptsache auf die Gürtelbahn ziehen, wie dieses am schweizerischen und österreichischen Ufer schon seit längerer Zeit der Fall ist. Der Dampfschiffahrt wird dieser Verkehr nur in einzelnen Relationen verbleiben, und zwar entweder in solchen, die längst eingelebt sind, wie Lindau-Bregenz, oder in solchen, die sich unter den neuen Verhältnissen erst ausbilden. Zu den letzteren zählt insbesondere die Seeroute Unteruhldingen-Konstanz, auf welche sich zur Vermeidung des weiten Bahnumweges über Stahringen und Radolfzell der Verkehr von der Gürtelbahn — unter Mitbenützung der Flügelbahn Oberuhldingen-Unteruhldingen — hin und zurück zu werfen begann.

Hinsichtlich des aus der Ferne dem Bodensee zugeleiteten Transitverkehres ist zu unterscheiden zwischen dem Personentransit und dem Gütertransit.

Der Reisende entscheidet selbst, ob er den Weg mit der Gürtelbahn um den See herum, oder mit dem Dampfschiffe über den See hinüber nehmen will. Voraussetzung für seine freie Wahl ist allerdings das Vorhandensein entsprechender Kurse einerseits für die Dampfschiffe, anderseits für die Gürtelbahn. An beiden fehlt es heute nicht, wie die Fahrpläne der Bodenseedampfschiffahrt und der einschlägigen Eisenbahnen beweisen. Dabei sei bezüglich der letzteren namentlich auf jene Schnellzugskurse verwiesen, welche seit neuerer Zeit eingerichtet wurden, um den aus der Ferne kommenden Reisenden die Möglichkeit zu bieten, ohne den Eisenbahnwagen zu verlassen, längs des Bodensees hin zufahren und denselben zu umfahren. Freilich gehört bei der Eigentümlichkeit der Verhältnisse hiezu die Übereinstimmung aller beteiligten Verwaltungen und wirken Vorkommnisse, wie die jüngst entstandenen Schwierigkeiten wegen des Durchganges eines München-Engadin-Expreßzuges am Ostufer des Sees störend. Indessen möchte zu erhoffen sein, daß derartige Vorkommnisse, wo immer sie auftauchen, im allgemeinen Interesse rasch ihre Erledigung finden und daß somit sich kein Hindernis ergeben wird, jeweils dem Reisenden durch Bereitstellung entsprechender Schiffs- und Eisenbahnkurse die Auswahl zwischen beiden zu erleichtern.

Bei dieser Auswahl werden im großen ganzen die Reisenden, welche rasch einem entfernteren Ziele zueilen, dann, wenn denselben entsprechende Eisenbahnkurse zur Verfügung stehen, den Schienenweg um den See herum vorziehen, während sich voraussichtlich die übrige

Menge derjenigen, welche zu ihrem Vergnügen oder ihrer Erholung reisen, den Genuß einer Fahrt über den See auch künftig nicht versagen und hienach dem Dampfschiffe treu bleiben wird.

Im Sinne der Wahrung des Rechtes des einzelnen Reisenden zur Selbstbestimmung darüber, ob er die Fahrt mit dem Dampfschiffe oder auf der Gürtelbahn vorzieht, liegen ja die in den letzten Jahren getroffenen Anordnungen über die „wahlweise Benützbarkeit der Fahrkarten auf Schiff oder Bahn".

Das Frachtgut findet seinen Beförderungsweg, wenn nicht ausnahmsweise eine besondere Verfügung des Versenders inmitten liegt, nach den Bestimmungen der beteiligten Transportverwaltungen. Diese Bestimmungen werden künftig wohl zumeist dahin gravitieren, daß der Gütertransport längs des Sees mehr und mehr der Gürtelbahn überwiesen werden wird, jener über den See hinüber aber der Dampfschiffahrt verbleibt.

Alles in allem genommen wird nach dem vorstehenden in der absehbaren Zukunft eine erhebliche Verschiebung hinsichtlich des Bodensee-Fernverkehres nicht Platz greifen, hingegen der Lokalverkehr am See selbst in seiner Hauptsache und der aus der Ferne an den See geleitete Personentransit zu einem nicht unbeträchtlichen Teile von der Dampfschiffahrt an die Gürtelbahn übergehen.

Immerhin aber wird der bei der Dampfschiffahrt verbleibende Gesamtverkehr einen Umfang behalten, welcher die vollständige Lebensfähigkeit derselben für die absehbare Zukunft verbürgt.

Mit diesen aus der ganzen Situation sich ergebenden Folgerungen decken sich auch die Maßnahmen der einzelnen Dampfschiffahrtsverwaltungen, indem sie einerseits bei der Aufstellung ihrer Jahresetats für ihren Betrieb seit der Vollendung der Gürtelbahn mit einer gewissen Minderung ihrer Einnahmen und Ausgaben rechnen,[1]) anderseits

---

[1]) Die Befürchtungen wegen des Rückganges der Rentabilität der Bodenseedampfschiffahrt bestand bereits für das Jahr 1900, als das erste Betriebsjahr der neuen Gürtelbahnstrecke Lindau - Friedrichshafen. Doch brachten gerade in diesem Jahre außerordentliche Verhältnisse, nämlich die Weltausstellung zu Paris und die Passionsspiele in Oberammergau, auch der Bodenseedampfschiffahrt besonders günstige Einnahmen. Betrachtungen über die Gestaltung der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Bodenseedampfschiffahrt seit der im Jahre 1901 erfolgten Vollendung der ganzen Gürtelbahn können hier nur für die Zeit bis Ende des Jahres 1903 angestellt werden, da gegenwärtig nur für diese Zeit die Jahresberichte der sämtlichen den Obersee befahrenden Verwaltungen vorliegen.

Was nun in dieser Beziehung einmal die drei deutschen Verwaltungen anlangt, deren Betrieb durch den neuen Stand der Dinge hauptsächlich bedroht erschien, so ist in Kürze zu bemerken:

In erster Linie litt Baden, da dasselbe für alle drei in Betracht kommenden

aber sich dennoch bewußt sind, daß die Anzahl der bestehenden Personenfahrten wenigstens auf den Hauptrouten beibehalten werden müsse.

Und ebendeswegen sind dieselben besorgt, ihren Schiffspark durch

---

Jahre Fehlbeträge aufzuweisen hatte. Dabei sind allerdings jene an einer früheren Stelle schon erörterten Umstände in Erwägung zu ziehen, welche der Rentabilität der badischen Staatsdampfschiffahrt von je hemmend entgegenstanden. Württemberg erzielte für alle drei fraglichen Jahre Mehreinnahmen gegenüber seinen allerdings im Verhältnisse zu den früheren Jahren wesentlich geminderten Einnahmevoranschlägen. Der Überschuß für 1903 bezifferte 41225 Mk. D. R. W. Daß Württemberg die Hoffnung einer gedeihlichen Weiterentwicklung seiner Bodenseedampfschiffahrt aufrecht erhält, dafür zeugt die in den jüngsten Jahren erfolgte Erbauung eines großen staatlichen Lagerhauses am Hafen von Friedrichshafen. Bayerns Überschüsse von 1901—1903 gestalteten sich im großen und ganzen nicht ungünstiger, wie in dem vorausgegangenen Jahrzehnte, und überstiegen im Jahre 1903 wieder die Summe von 100000 Mk. D. R. W.

Auch Österreich gewann im Jahre 1903, dem Schlußjahre der gegenwärtigen Betrachtung, den bedeutenden Überschuß von 99989, oder rund 100000 Kr. = 50000 fl. = 85000 Mk. D. R. W. Dieser Überschuß überschritt den Voranschlag wesentlich und stellte sich als der zweitgünstigste seit 10 Jahren dar.

Die seit dem Jahre 1902 bestehende Bodenseedampfschiffahrt der Schweizerischen Bundesbahnen endlich, welcher die Einwirkungen der vollendeten Gürtelbahn naturgemäß am fernsten gegenüberstehen, hatte für die Jahre 1902 und 1903 Überschüsse zu verzeichnen, die den Voranschlag jeweils um 50000 Frcs. übertrafen. Der Überschuß für 1903 bezifferte 122318 Frcs. = rund 87850 Mk. D. R. W.

Die kilometrischen Fahrtleistungen zeigten bei allen Verwaltungen nicht nur keinen Rückgang, sondern teilweise eine Mehrung. Auch die Gesamtzahl der über den See trajektierten Eisenbahnwagen übertraf im Jahre 1903 jene vom Jahre 1902 nicht unwesentlich.

Aus allem dem erhellt, daß die Befürchtungen wegen eines allgemeinen Rückganges der Dampfschiffahrt auf dem Obersee, als unvermeidliche Konsequenz der Vollendung der Gürtelbahn um denselben, sich vorerst glücklicherweise nicht bewahrheitet haben und berechtigt diese Tatsache wohl auch zu günstigen Hoffnungen im gleichen Sinne für die weitere Folge.

Nicht mit der Vollendung der Gürtelbahn um den Obersee hängt zusammen die in den letzten Jahren eingetretene bedauerliche Verschlechterung der finanziellen Lage der nur auf dem Untersee und der anschließendenden Rheinstrecke bis Schaffhausen tätigen Schaffhausener Gesellschaft; sie liegt vielmehr in der Verschärfung jener ungünstigen Verhältnisse, mit denen letztere seit längerer Zeit zu kämpfen hat. Der finanzielle Rückgang des Unternehmens war ein derartiger geworden, daß im Sommer 1905 die Gesellschaft schon an ihre Liquidation dachte, doch wurde dieselbe noch dadurch abgewendet, daß die Regierungen der zwei zunächst beteiligten Kantone Schaffhausen und Thurgau der Gesellschaft einstweilen auf die Dauer von fünf Jahren Subventionen bewilligten und die am Fortbestande der Dampfschiffahrt auf dem Untersee und der Rheinstrecke bis Schaffhausen interessierten größeren schweizerischen Gemeinden sich anschicken, diesem Beispiele zu folgen. Möge es der bewährten Leitung des Unternehmens gelingen, dessen Verlegenheiten zu überwinden und dessen fernere Existenz zu sichern!

entsprechende Ergänzungen auch künftig auf einer angemessenen Höhe zu erhalten.[1])

Ja man dachte in letzter Zeit sogar daran, durch Beschaffung einer Trajektfähre zur Übersetzung geschlossener Schnellzüge eine ganz neue und sehr wichtige Type von Dampffahrzeugen in die Bodenseedampfschiffahrt einzuführen, und würde eine solche Einrichtung auf lange Zeit hinaus einen festen Kristallisationskern für dieselbe bilden.[2])

So spricht denn alles dafür, daß die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, selbst wenn sie ihren Höhepunkt überschritten haben sollte, dennoch für die absehbare Zukunft im großen und ganzen ihre seitherige Bedeutung bewahren und eine einflußreiche und geachtete Stellung im internationalen Verkehrsleben behaupten wird.

Läßt man aber den Blick über die absehbare Zukunft hinaus in die darauf folgenden späteren Zeitläufte schweifen, so eröffnet sich demselben eine weite, geradezu großartig zu nennende Perspektive. Dieselbe beruht auf den in den letzten Jahren mit vermehrter Intensivität auftretenden Plänen für die Schaffung und Ausgestaltung eines europäischen Binnenschiffahrtsnetzes.

---

[1]) Vgl hinsichtlich dieser Ergänzungen Anm. 19 zu Tabelle IV. — Was nun die Gesamtzahl der vorhandenen Dampfschiffe aller Dampfschiffahrtsverwaltungen anlangt, so wurde dieselbe seit langer Zeit und wird sie auch heute noch von vielen Seiten als eine unnötig große betrachtet. An und für sich genommen, trifft diese Anschauung auch zu. Vom Standpunkte der einzelnen Verwaltungen aus betrachtet, erscheint die Sache aber in einem anderen Lichte. Hier glauben diese einzelnen Verwaltungen, wie dieses den einschlägigen Verhandlungen in den betreffenden parlamentarischen Körperschaften zu entnehmen ist (vgl. S. Ü. Nr. 53), daß sie „schon im Interesse ihres Ansehens und ihrer Stellung" auf eine entsprechende Ausgestaltung ihres Schiffsparkes jederzeit bedacht sein müssen. Da gleichzeitig eine Beibehaltung der Anzahl der dermaligen Personenfahrten wenigstens auf den Hauptrouten des Sees geplant erscheint, wird eine wesentliche Verminderung des Schiffsparkes im allgemeinen in absehbarer Zeit nicht eintreten. Eine solche Verminderung könnte nur dann erfolgen, wenn die sämtlichen Dampfschiffahrtsanstalten für das Hauptbecken sich zu einer vollständigen Transportgemeinschaft, oder wenigstens Transportmittelgemeinschaft zusammenschließen würden. Allein einem derartigen Zusammenschlusse stehen, wie weiter oben schon bemerkt, so schwerwiegende Hinderungsgründe entgegen, daß derselbe kaum jemals zustande kommen dürfte.

[2]) Diese Trajektfähre hätte zum Übersetzen geschlossener Schnellzüge über den See zwischen Lindau und Romanshorn und zurück zu dienen und würde nach dem Vorbilde jener ausgeführt werden, die seit dem 1. Oktober 1903 zum Durchgange der Schnellzüge Berlin-Kopenhagen und zurück zwischen Warnemünde und der dänischen Insel Falster in Betrieb steht. (Vgl. S. Ü. Nr. 13 Jhrg. 1903 S. 1173 f.) Die Übersetzung zwischen Lindau und Romanshorn auf einer solchen Fähre würde nach den vorliegenden Berechnungen nur eine Stunde beanspruchen.

Der hauptsächlichste hier zu nennende Plan ist jener der Erstellung einer „Rhein-Großwasserstraßenverbindung Bodensee-Rotterdam“ über Basel. Dieser Plan, durch dessen Verwirklichung der Bodensee in schiffbaren ununterbrochenen Zusammenhang mit der Nordsee gebracht werden würde, ging zuerst von der Schweiz aus,[1]) fand aber bereits auch anderwärts, so insbesondere in Bayern, welches an der Sache mehrfach interessiert ist, sehr beachtenswerte Vertretung.[2])

Die beregten Pläne greifen jedoch noch weiter. Ausgehend von der Annahme, daß eine Entwicklung der Wasserstraßen im oberen Rheingebiete, wie sich solche durch die Verwirklichung des eben erörterten Projektes ergeben würde, auch auf eine Entwicklung der Wasserstraßen im oberen Donaugebiete fördernd einwirken müsse, denkt man heute schon an eine künftige Verbindung der Donau — auf dem Wege über den Bodensee — mit der Rhone und hiedurch mit dem gesamten französischen Binnenschiffahrtsnetze.[3])

---

[1]) Der Hauptsitz der schweizerischen Agitation für die Schiffbarmachung des Oberrheins ist, wie in der Natur der Sache gelegen, Basel. Ihre Zusammenfassung findet diese Agitation in dem „Verein für Schiffahrt auf dem Oberrhein“, welchem „zur Bekundung seines ganz besonderen Interesses an dem Plane“ der „Bodensee-Verkehrs-Verein“ (vgl. S. Ü. Nr. 3) als Mitglied beigetreten ist. Hervorragend tätig in der Angelegenheit ist der Ingenieur R. Gelpke in Basel. Vgl. S. Ü. Nr. 74.

Durch die Ausgestaltung des Rheines von seinem Ausflusse aus dem Bodensee ab zu einer Großwasserstraße würde auch das seit dem Jahre 1878 schwebende Projekt der Korrektion der Rheinstrecke Stein-Schaffhausen (vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 6 Anm. 1) endgiltig anderweitige Erledigung finden.

[2]) In der Sitzung der Kammer der Reichsräte des bayerischen Landtages vom 11. Dezember 1903 wurde gelegentlich der Erörterung von Eisenbahnfragen auch die Angelegenheit der Schiffbarmachung des Oberrheins berührt. Bei der bezüglichen Verhandlung sprach Prinz Ludwig von Bayern, der erhabene Freund und Förderer der Bestrebungen für Hebung der Binnenschiffahrt, sich dahin aus, daß diese Schiffbarmachung, wenn sie einmal eintreten sollte, nicht nur bis nach Basel, sondern sogleich bis in den Bodensee ausgeführt werden möge. Damit würde dieser See zum „obersten Rheinhafen“ werden und es würde sich ein riesiger und glänzender Verkehr auf demselben entwickeln. In ähnlichem Sinne sprach der Prinz in der gleichen Kammer neuerdings am 23. November 1905.

[3]) Vgl. S. Ü. Nr. 74. Die Herstellung einer solchen durchgehenden Wasserstraße zwischen der Donau und der Rhone setzt voraus: Die Korrektion der Donau von Kelheim aufwärts bis Ulm, die Erbauung eines Kanals Ulm-Friedrichshafen, die Benützung des Bodensees und der an denselben anschließenden Rheinkorrektion bis Basel oder bis zu einem weiter rheinabwärts gelegenen entsprechenden Punkte und die Anlage eines von da abzweigenden geeigneten Rhein-Rhone-Kanals. Denn der bereits bestehende, bei Straßburg beginnende alte Rhein-Rhone-Kanal müßte für den hier beabsichtigten Zweck ungenügend erscheinen.

Auf diese Weise würde, wenn auch in anderer Form, jene Idee Friedrich Lists vom Jahre 1838 verwirklicht werden, welche dahin ging, mittels eines

Da die Donau in das Schwarze Meer, die Rhone in das Mittelländische Meer mündet, würde dergestalt der Bodensee eine Wasserstraßenverbindung auch mit diesen beiden Meeren erhalten.

Außerdem würde die eventuelle Ausführung weiterer in Aussicht genommener Projekte die Schaffung einer zweiten Schiffahrtsstraße zwischen dem Bodensee und dem Rheine, nämlich auf dem Wege durch Württemberg, ergeben.[1])

Auf die mögliche Verwirklichung dieser verschiedenen Projekte bezieht sich die mehrfach ausgesprochene Hoffnung von der künftigen „Ausgestaltung des Bodensees zu einem gewaltigen internationalen Binnenhafenbecken" und das stolze Wort: „Der Bodensee kann dann für die Bodenseestaaten werden, was das Mittelländische Meer für die Mittelmeerstaaten ist." [2])

Daß bei einer derartigen Entwicklung der Dinge die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee eine ungeahnte Entfaltung nehmen müßte, erscheint unzweifelhaft.

Allein, mögen diese Bilder in den kommenden Zeitläuften sich wie immer gestalten, soviel darf man aus den nun einmal aufgetauchten Plänen mit Recht folgern, daß die Gegenwart die Verkehrsbedeutung des Bodensees auch auf unabsehbare Zeit hinaus sehr hoch einschätzt.

---

vom Bodensee aus südlich abzweigenden Kanals das deutsche und französische „Inlandsschiffahrtssystem" aneinander zu schließen. (Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 35 Anm. 2.)

[1]) In Württemberg macht sich neuerdings in Interessentenkreisen eine Bewegung für die Erbauung eines Kanals Ulm-Heilbronn zur Verbindung der Donau mit dem Neckar geltend. (Vgl. S. Ü. Nr. 13 Jhrg. 1904 S. 134.)

Die Herstellung eines Kanals Ulm-Heilbronn im Zusammenhange mit dem vorberegten Kanal Ulm-Friedrichshafen würde die nachträgliche Verwirklichung jener Absicht der Schaffung eines durchgehenden Wasserweges zwischen dem Bodensee und dem Neckar bilden, welche König Wilhelm I. von Württemberg schon vom Jahre 1820 ab verfolgte, welche aber — vermeintlich „endgiltig" — zurückgestellt wurde, als man sich in Württemberg im Jahre 1843 zur Ausführung einer Eisenbahn von Heilbronn nach Friedrichshafen entschloß. (Vgl. Wirtschaftsstudien XXI S. 34 f.)

So fallen die neuesten Pläne der Angliederung des Bodensees an den Fernverkehr, wenigstens teilweise, mit alten, längst für überwunden erachteten Projekten und Anregungen zusammen und verliert der a. a. O. S. 36 enthaltene Satz: „Seitdem ist von einer den Fernverkehr des Bodensees berührenden Kanalführung überhaupt keine Rede mehr gewesen" seine Richtigkeit.

Die Ausführung der beiden aneinander anschließenden Kanalstrecken Friedrichshafen-Ulm und Ulm-Heilbronn würden sodann in Verbindung mit der in Württemberg zurzeit sehr gewünschten Ausgestaltung des Neckars zwischen Heilbronn und Mannheim zur Großwasserstraße eine solche Straße zwischen dem Bodensee und Rhein auf dem Wege über Württemberg darbieten.

[2]) Vgl. S. Ü. Nr. 73 S. 23.

Und diese Folgerung bietet wohl die volle Bürgschaft dafür, daß die Verkehrsbedeutung des Sees zunächst in der absehbaren Zukunft eine schädliche Einbuße nicht erleiden wird. Und wenn dieses der Fall ist, dann wird auch die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, deren vielverschlungenen Entwicklungsgang seit 80 Jahren zu schildern meine Gesamtarbeit versuchte, in ebendieser absehbaren Zukunft den ihr gebührenden Platz behaupten.

Getragen von dieser Auffassung, glaube ich den zweiten abschließenden Teil dieser Gesamtarbeit mit den gleichen Worten ausklingen lassen zu dürfen, wie den ersten Teil derselben, mit den überzeugten Worten:

„Und damit entfällt auch die Befürchtung einer rasch eintretenden Verödung des schönen blauen Bodensees."

Ende.

Tabellen.

Vorbemerkungen zu den Tabellen überhaupt.

1) Die nachfolgenden Tabellen I—XIV beziehen sich überwiegend auf die zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt, 1847—1900.

Einzelne derselben greifen auch auf die erste Hauptperiode, 1824—1847, zurück und auf die Zeit nach dem Jahre 1900 über.

Das erwähnte Zurückgreifen auf die erste Hauptperiode erfolgte in den Tabellen III und IV, und zwar durch Mitaufnahme des Inhaltes der auf die erste Hauptperiode bezüglichen Tabellen II und III der „Wirtschaftsstudien" XXI S. 203 und 205.

Diese Mitaufnahme war nötig, weil der Inhalt der Tabellen III und IV für die zweite Hauptperiode mit jenem der beregten Tabellen II und beziehungsweise III für die erste Hauptperiode geschichtlich untrennbar zusammenhängt.

Das Übergreifen auf die Zeit nach dem Jahre 1900 geschah in den Tabellen I, II, IV und V.

Dasselbe wurde für die Tabellen I, II und IV in die Form eines jeweiligen Nachtrages zu der eigentlichen Tabelle eingekleidet. Es empfiehlt sich diese Form, um einerseits in den Tabellen selbst ein abgeschlossenes Bild für sich und anderseits in den Nachträgen die wünschenswerten Ergänzungen dieses Bildes bis auf die unmittelbare Gegenwart zu bieten.

Anders liegt die Sache bei der Tabelle V. Dieselbe enthält einen Überblick der bestehenden Dampfschiff- und Eisenbahn-Stationen am Bodensee in geographischer Aneinanderreihung. Wollte auch hier die wünschenswerte Abrundung bis zur unmittelbaren Gegenwart geboten werden, so mußte die Tabelle sofort nach dem Stande der letzteren angelegt werden, da die Verweisung eines Teiles des Inhaltes in einen Nachtrag die geographische Aneinanderreihung wesentlich beeinträchtigt haben würde.

2) Die für sämtliche Tabellen an Stelle bestimmter Zahlen angewendeten Signaturen sind folgende:

- 0 = eine bezügliche Zahl ist überhaupt nicht vorhanden;
- x = eine bezügliche Zahl ist zwar vorhanden, aber — wenigstens mir — unbekannt;
- xy = es ist — wenigstens mir — unbekannt, ob eine bezügliche Zahl überhaupt vorhanden ist, und wenn ja, wie sie lautet;
- — = es sind nach der ganzen Anlage der Tabellen in die betreffenden Rubriken Einträge überhaupt nicht zu machen.

3) Die außerdem für einzelne Tabellen angenommenen „Besonderen Zeichenerklärungen" sind jeweils am Kopfe der betreffenden Tabellen selbst angegeben.

4) Die in den Tabellen VI—XII hinsichtlich der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten der zweiten Hauptperiode enthaltenen Ziffern sind aus den in der S. Ü. Nr. 44, 48 und 55 aufgeführten Jahresberichten entnommen. Diese Ergebnisse sind in den erwähnten Jahresberichten nach

verschiedenen Schemas dargestellt. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, für den Übertrag dieser Ergebnisse aus den Jahresberichten in die nachfolgenden Tabellen, mit Ausnahme der Tabelle VI (vgl. Anm. 6), ein tunlichst gleichförmiges Schema ausfindig zu machen.

5) Als solches Schema empfahl sich jenes, nach welchem diese Ergebnisse in den Jahresberichten der beiden ältesten staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten, der württembergischen und der bayerischen, für das Schlußjahr des Jahrhundertes, 1900, (unter beiderseitiger Umrechnung der einschlägigen Summen in die deutsche Reichswährung auch für die Zeit vor der Einführung der letzteren) für die ganze Bestandsdauer dieser Anstalten in nahezu gleichförmiger Weise recapitulando chronologisch dargestellt erscheinen.

Demgemäß wurden für die württembergische und die bayerische Staatsdampfschiffahrt lediglich die eben genannten chronologischen Darstellungen aus den erwähnten Jahresberichten (unter Hinweglassung jener Rubriken, welche hier weniger Interesse bieten) als Tabellen VII und IX zum Abdrucke gebracht, während für die übrigen Anstalten der Inhalt der Tabellen VIII, X, XI und XII unter tunlichster Anlehnung an das beregte Schema der Tabellen VII und IX aus den betreffenden Jahresberichten ausgezogen wurde.

6) Bei der Darstellung der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der älteren Schaffhausener Gesellschaft (1852—1856) in Tabelle VI wurde auf die Form zurückgegriffen, in welcher die fraglichen Ergebnisse der vormaligen drei deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften in den Tabellen IV—VI der „Wirtschaftsstudien" XXI zur Darstellung gelangt sind, da die Verhältnisse dieser älteren Schaffhausener Gesellschaft jenen der erwähnten vormaligen drei deutschen Gesellschaften sich anglichen.

7) Anlangend die ziffermäßige Berechnung der Verkehrsergebnisse der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten der zweiten Hauptperiode wirkt der Umstand störend, daß bei einzelnen Anstalten zu verschiedenen Zeiten verschiedene Methoden hierfür angewendet wurden. So hinsichtlich der Einrechnung der Zeit der Bereitschaftsstellung der Schiffe mit angeheizten Maschinen zum Reservedienste in die Kilometerleistungen der fahrenden Schiffe, dann hinsichtlich der Berücksichtigung des Gemeinschaftsdienstes bei Zählung der beförderten Personen und hinsichtlich der Einbeziehung oder Nichteinbeziehung des transportierten Reisegepäckes, Viehs und der transportierten Equipagen in die beförderten Gütermengen. Wenn nun deshalb die vorgetragenen Verkehrsergebnisse auch nicht auf allseitig vollkommen gleichmäßigen Rechnungsgrundlagen beruhen, so sind die Abweichungen dieser Grundlagen doch nicht von so weittragender Bedeutung, daß hierdurch eine wesentliche Verschiebung der gewonnenen Hauptziffern bewirkt würde.

8) Die für die Feststellung der Verkehrsergebnisse in Frage kommenden Gewichtsmengen sind bei der älteren Schaffhausener Gesellschaft für die ganze, allerdings nur sehr kurze Zeit ihres Bestandes, dann bei der Dampfschiffahrtsanstalt der Schweizerischen Nordostbahn, der badischen Staatsdampfschiffahrt und der jüngeren Schaffhausener Gesellschaft je für die erste Zeit noch in Zentnern angegeben. Es handelt sich dabei für die badische Staatsdampfschiffahrt um den Zollzentner, für die drei schweizerischen Anstalten um den schweizerischen Landeszentner. Da letzterer indessen mit dem Zollzentner vollständig übereinstimmte, dürfte es gerechtfertigt sein, die bei den schweizerischen Anstalten noch in Betracht kommenden Zentner der formellen Übereinstimmung wegen kurzweg als Zollzentner zu bezeichnen.

Bemerkenswert erscheint noch, daß die jüngere Schaffhausener Gesellschaft ihrerseits endgiltig die Berechnung nach Kilozentnern, d. i. Doppel- (Zoll-) Zentnern, annahm, während die Dampfschiffahrtsanstalt der Schweizerischen Nordostbahn und

die badische Staatsdampfschiffahrt von der Zentner- zur Tonnenberechnung übergingen.

9) Die ziffermäßige Darstellung der finanziellen Ergebnisse der einzelnen Anstalten erfolgte lediglich nach ganzen Einheiten des betreffenden Münzfußes, also nach Mark, Gulden und Franken, unter Hinweglassung der zugehörigen Pfennige, Kreuzer und Centimes.

10) Die sämtlichen in den Tabellen VI—XII aufgeführten „Einnahmen" erscheinen als Nettoeinnahmen.

11) Der Inhalt der Tabelle XIII ist aus den Tabellen VII, VIII, IX, X und XII zusammengestellt; eine lückenlose Zusammenstellung war dabei leider nicht zu ermöglichen.

12) Die Tabelle XIV ist bestimmt, auf der Grundlage einer aus spezieller Veranlassung erfolgten bezüglichen Aufstellung eine Übersicht über die Vielgestaltigkeit des Personenabfertigungsdienstes auf dem Bodensee zu bieten. (Vgl. S. 180 Anm. 2).

13) Die wünschenswerten näheren Erläuterungen zu den einzelnen Tabellen sind in den Anmerkungen enthalten, welche am Schlusse der sämtlichen Tabellen in der Anordnung der letzteren folgen.

Tabelle I.

Chronologische Übersicht der Betriebseröffnungen der Eisenbahnen am Bodensee, sowie des späteren Eigentumsüberganges einzelner derselben.

Nach dem Stande vom 31. Dezember 1900. Mit Nachtrag.

Besondere Zeichenerklärung: Die in der Rubrik 5 vorkommenden römischen Zahlen gelten als Signaturen für die in der Rubrik 6 benannten Bahnverwaltungen. Der Stern neben der römischen Zahl in der Rubrik 5 bedeutet den Fortbestand der in der Rubrik 6 bezeichneten entsprechenden Bahnverwaltung am 31. Dezbr. 1900.

Tabelle I₁. A. Bahnen für den Fernverkehr zum Bodensee.[1])

Lfd. Nr.	Betriebseröffnungen										Eigentumsübergänge			
	Datum			Nr.	Bahnverwaltungen	Uferstaaten und Bahnstrecken					Datum			an
	J.	M.	T.			Württemberg	Bayern	Schweiz	Baden	Österreich	J.	M.	T.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.
1.	1847	X	24	I*	Kgl. Württembergische Staatseisenbahnen	Ravensburg — Friedrichshafen[2])	—	—	—	—	—	—	—	—
2.	1853	X	12	II*	Kgl. Bayerische Staatseisenbahnen	—	Oberstaufen — Aeschach[3])	—	—	—	—	—	—	—
3.	1854	III	1	II*	"	—	Aeschach — Lindau	—	—	—	—	—	—	—
4.	1855	V	16	III*	Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft	—	—	Romanshorn — Winterthur[4])	—	—	—	—	—	—

5.	1856	X	22	IV	St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn-Gesellschaft	—	—	Rorschach — Winterthur[5])	—	—	1857	IV	20	V*
6.	1857	IV	16	III*	Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft	—	—	Winterthur — Schaffhausen[6])	—	—	—	—	—	—
7.	1858	VII	1	V*	Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	Rorschach — Chur[7])	—	—	—	—	—	—
8.	1863	VI	15	VI*	Großh. Badische Staatseisenbahnen	—	—	—	Waldshut — Konstanz[8])	—	—	—	—	—
9.	1867	VII	20	VI*	"	—	—	—	Radolfzell — Stockach[9])	—	—	—	—	—
10.	1872	VII	1	VII	K. k. priv. Vorarlberger Bahn	—	—	—	—	Bludenz — Bregenz[10])	1886	I	1	IX*
11.	1875	VII	15	VIII	Schweizerische Nationalbahn	—	—	Winterthur—Etzwylen—Singen[11])	—	—	1880	X	1	III*
12.	1884	IX	21	IX*	K. k. Österreichische Staatsbahnen	—	—	—	—	Innsbruck — Bludenz[12])	—	—	—	—

Tabelle I₂.

B. Bahnen rund um den Bodensee.

„Bodenseegürtelbahn."

Vgl. Tabelle II.

Tabelle I₃.

C. Bahnen von lokaler Bedeutung am Bodensee.

1. Rorschach—Heiden (ob Rorschach). Schweiz. Anschluß in Rorschach an die Schweizerische Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen. Eigene Direktion in Heiden. Gesamtlänge 7 km, worunter 1,5 km Adhäsionsbahn und 5,5 km Zahnradbahn. Eröffnet 6. September 1875.

2. Rheineck—Walzenhausen (ob Rheineck). Schweiz. Anschluß in Rheineck an die Vereinigten Schweizerbahnen. Gesamtlänge 1,23 km. Drahtseilbahn. Eröffnet 27. Juni 1896.

Nachtrag.

Zu Abt. A und Abt. C siehe Anm. 13 zur Tabelle I selbst; außerdem kommt zu Abt. C noch dazu:

3. Bregenzer Waldbahn: Bregenz—Bezau. Österreich. Anschluß in Bregenz an die K. k. Österreichischen Staatsbahnen. Privatbahn, im Betriebe genannter Staatsbahnen. Gesamtlänge 40 km. Schmalspur. Eröffnet 15. September 1902.

Tabelle II.

Chronologische Übersicht der Betriebseröffnungen der Eisenbahnteilstrecken, welche die Gürtelbahn um den Bodensee bilden.[1])

Nach dem Stande vom 31. Dezember 1900. Mit Nachtrag.

Besondere Zeichenerklärung: Die in den Rubriken 6 und 7 vorkommenden römischen Zahlen gelten als Signaturen der betreffenden Bahnverwaltungen nach Maßgabe der Rubriken 5 und 6 der Tabelle I.

Tabelle II₁.

A. Gürtelbahn um den Obersee und Überlinger See.

Lfd. Nr.	Datum der Betriebseröffnung			Teilstrecke	Zugehörigkeit zu	
	J.	M.	T.		ursprünglich	am 31. XII. 1900
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	1857	VIII	26	Rorschach—Rheineck	V	V*
2.	1858	VII	1	Rheineck—St. Margarethen	V	V*
3.	1863	VI	15	Radolfzell—Konstanz	VI	VI*
4.	1867	VII	20	Radolfzell—Stahringen	VI	VI*
5.	1869	X	15	Romanshorn—Rorschach	III	III*
6.	1871	VII	1	Romanshorn—Kreuzlingen und	III	III*
7.	„	„	„	Konstanz—Kreuzlingen[2])	VI	VI*
8.	1872	VII	1	Bregenz—Grenze bei Lochau	VII	IX*
9.	1872	X	24	Lindau—Grenze bei Lochau[3])	II	II*

Tabelle II_1. (Fortsetzung.)

Lfd. Nr.	Datum der Betriebseröffnung			Teilstrecke	Zugehörigkeit zu	
	J.	M.	T.		ursprünglich	am 31. XII. 1900
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
10.	1872	XI	23	Bregenz—St. Margarethen	VII	IX*
11.	1895	VIII	18	Stahringen—Überlingen [4])	VI	VI*
12.	1899	X	1	Lindau—Friedrichshafen, nämlich		
				Lindau—Grenze zwischen Nonnenhorn und Hemigkofen-Nonnenbach und	II	II*
				Friedrichshafen—Grenze zwischen Hemigkofen-Nonnenbach und Nonnenhorn. [5])	I	I*
				Nachtrag.		
				Zusammenschluß des Gürtels nach dem 31. Dezember 1900.		
13.	1901	X	1	Friedrichshafen-Überlingen nämlich		
				Friedrichshafen—Grenze zwischen Fischbach und Klustern und	I	I*
				Überlingen—Grenze zwischen Klustern und Fischbach. [6]) [7]) [8])	VI	VI*

Tabelle II_2.

B. Gürtelbahn um den Untersee und die Rheinstrecke bis Schaffhausen.

Lfd. Nr.	Datum der Betriebseröffnung			Teilstrecke	Zugehörigkeit zu	
	J.	M.	T.		ursprünglich	am 31. XII. 1900
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	1863	VI	15	Schaffhausen—Singen—Radolfzell—Konstanz	VI	VI*
2.	1875	VII	17	Konstanz—Emmishofen-Egelshofen—Etzwylen und		
3.	"	"	"	Etzwylen—Singen, dann	VIII	III*
4.	"	"	"	Kreuzlingen—Emmishofen-Egelshof.	III	III*
5.	1894	XI	1	Etzwylen—Feuerthalen	III	III*
6.	1895	IV	2	Feuerthalen—Schaffhausen [9])	III	III*

Tabelle III.

Chronologische Übersicht der Betriebseröffnungen der Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee, sowie des späteren Eigentumsüberganges, dann des endgiltigen Aufhörens einzelner derselben.

Nach dem Stande vom 31. Dezember 1900.

Besondere Zeichenerklärung: Die in der Rubrik 5 vorkommenden römischen Zahlen gelten als Signaturen für die in den Rubriken 6 mit 10 benannten Dampfschiffahrtsanstalten. Der Stern neben der römischen Zahl in der Rubrik 5 bedeutet den Fortbestand der in den Rubriken 6 mit 10 bezeichneten entsprechenden Dampfschiffahrtsanstult am 31. Dezember 1900.

Lfd. Nr.	Betriebseröffnungen									Eigentumsübergänge				Endgiltiges Aufhören		
	Datum			Nr.	Uferstaaten und Dampfschiffahrtsanstalten					Datum				Datum		
	J.	M	T.		Württemberg	Baden	Bayern	Schweiz [1])	Österreich	J.	M.	T.	an	J.	M	T.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.
1.	1824	XII	1	I	Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen.	——	——	——	——	1838	I	15	V	—	—	—
2.	„	XII	x	II	Dampfbootunternehmen des Freih. v. Cotta.[2])	——	——	——	——	—	—	—	—	1829	VIII	x
3.	1831	XI	x	III	——	Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz.	——	——	——	1863	VII	15	X*	—	—	—
4.	1838	I	1	IV	——	——	Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau.[3])	——	——	1862	I	1	IX *	—	—	—

5.	1838	I	15	V	Württemberg. Bodensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.[4])	—	—	—	—	1854	VII	1	VII*	—	—	—
6.	1852	I	1	VI	—	—	—	Schweiz. Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen.	—	1857	I	1	VIII*	—	—	—
7.	1854	VII	1	VII*	Kgl. Württemberg. Bodenseedampfschiffahrt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8.	1855	VI	23	VIII*	—	—	—	Bodenseedampfschiffahrt der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft.[5])	—	—	—	—	—	—	—	—
9.	1862	I	1	IX*	—	—	Kgl. Bayer. Bodenseedampfschiffahrt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10.	1863	VII	15	X*	—	Großh. Bad. Bodenseedampfschiffahrt.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11.	1865	IV	13	XI*	—	—	—	Schweiz. Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen.	—	—	—	—	—	—	—	—
12.	1884	IX	15	XII*	—	—	—	—	K. k. Österr. Bodenseedampfschiffahrt.	—	—	—	—	—	—	—

Tabelle IV.

Schiffsliste, enthaltend: A. Die chronologische Übersicht der Indienststellung sämtlicher, sowie der Außerdienststellung, der Umbenennung und des Eigentumsüberganges einzelner Dampfschiffe auf dem Bodensee; B. Die vergleichende Übersicht des gesamten Schiffsparkes aller bestehenden Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee.

Nach dem Stande vom 31. Dezember 1900. Mit Nachtrag.

Besondere Zeichenerklärung: * (in Rubrik 1) = Fortdauernde Dienstleistung des Schiffes am 31. Dezember 1900. S. (in Rubrik 2) = Schiff mit Salonaufsatz (ohne Rücksicht darauf, ob dasselbe diese Ausstattung bereits bei seiner ursprünglichen Erbauung oder erst infolge späteren Umbaues erhielt). △ (in Rubrik 10) = Untergang des Schiffes mit späterer Hebung und Wiederinstandsetzung. △△ (ebenda) = Definitiver Untergang des Schiffes. Vgl. ferner Anm. 1 und 2 zur Tabelle selbst.

A. Chronologische Übersicht der Indienststellung sämtlicher, sowie der Außerdienststellung, der Umbenennung und des Eigentumsüberganges einzelner Dampfschiffe auf dem Bodensee.

Tabelle IV₁. a) Dampfschiffe für den regelmäßigen Personen- und Güterdienst.

Lfd. Nr.	Name des Schiffes [1])	Ursprüngliche Indienststellung			Späterer Übergang		Spätere Umbenennung		Endgiltige Außerdienststellung i. J. [5])
		Durch [2])	Jahr	Anschaffungspreis [3])	An [2])	Jahr	Neuer Name [4])	Jahr	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1.	Wilhelm (a)	Friedrichshafen I.	1824	51046 fl. südd. W.	Friedrichshafen II	1838	—	—	1848
2.	Max Joseph	Cotta	"	x	—	—	—	—	1829
3.	Leopold (a)	Konstanz	1831	76655 fl. südd. W.	—	—	—	—	1840
4.	Helvetia (a)	"	1832	26992 fl. südd. W.	—	—	Omnibus	1840	1843
5.	Ludwig (a) [6])	Lindau	1838	88168 fl. südd. W.	—	—	—	—	(1861 △)

Tabelle IV₁. (Fortsetzung.)

Lfd. Nr.	Name des Schiffes [1])	Ursprüngliche Indienststellung			Späterer Übergang		Spätere Umbenennung		Endgiltige Außerdienststellung i. J. [5])
		Durch[2])	Jahr	Anschaffungspreis [3])	An [2])	Jahr	Neuer Name [4])	Jahr	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
6.	Concordia	Lindau	1839	66000 fl. südd. W.	Bayern	1862	—	—	1882
7.*	Kronprinz	Friedrichshafen II	"	74500 fl. südd. W.	Württemberg	1854	König Karl Württemberg (a)	1864 } 1890 }	[10])
8.*	Leopold (b) (Ersatz für 3)	Konstanz	1840	70000 fl. südd. W.	Baden	1863	—	—	[10])
9.	Helvetia (b) (Ersatz für 4)	"	"	52000 fl. südd. W.	"	"	—	—	1874
10.	Stadt Konstanz (a)[7])	"	"	86000 fl. südd. W.	—	—	—	—	1858
11.*	Maximilian	Lindau	1845	62087 fl. südd. W.	Bayern	1862	—	—	[10])
12.	Merkur[8])	"	1847	46200 fl. südd. W.	"	"	—	—	1888
13.	Königin von Württemberg	Friedrichshafen II	"	x	Württemberg	1854	—	—	1882
14.	Stadt Schaffhausen	Schaffhausen I	1850	137649 Frcs.	Nordostbahn	1857	—	—	1892
15.	Wilhelm (b) (Ersatz für 1)	Friedrichshafen II	1851	97714 M. D. R. W.	Württemberg	1854	—	—	1900

Tabelle IV₁. (Fortsetzung.)

Lfd. Nr.	Name des Schiffes [1])	Ursprüngliche Indienststellung			Späterer Übergang		Spätere Umbenennung		Endgiltige Außerdienststellung i. J.[5])
		Durch[2])	Jahr	Anschaffungspreis[3])	An[2])	Jahr	Neuer Name[4])	Jahr	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
16.	St. Gallen (a)	Schaffhausen I	1853	129548 Frcs.	Nordostbahn	1857	—	—	1897
17.	Rhein (a)	"	"	129548 Frcs.	"	"	—	—	1885
18.*	Friedrich	Konstanz	1854	61428 fl. südd. W.	Baden	1863	—	—	—
19.	Olga	Württemberg	1855	106286 M. D. R. W.	—	—	—	—	1893
20.	Stadt Lindau (a)[9])	Lindau	"	60881 fl. südd. W.	Bayern	1862	—	—	1887△△
21.*	Bodan	Schaffhausen I	"	x	Nordostbahn	1857	—	—	—
22.*	Thurgau	Nordostbahn	"	x	—	—	—	—	—
23.*	Zürich S.	"	"	x	—	—	—	—	—
24.*	Friedrichshafen S.	Württemberg	1856	138000 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
25.*	Stadt Konstanz (b) (Ersatz für 10)	Konstanz	1858	x	Baden	1863	Mainau (b)	1899	—

Tabelle IV₁. (Fortsetzung.)

Lfd. Nr.	Name des Schiffes[1])	Ursprüngliche Indienststellung			Späterer Übergang		Spätere Umbenennung		Endgiltige Außerdienststellung i. J.[5])
		Durch[2])	Jahr	Anschaffungspreis[3])	An[2])	Jahr	Neuer Name[4])	Jahr	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
26.	Jura[10])	Lindau	1861	32667 fl. südd. W.	Bayern	1862	—	—	1864 △△
27*	Germania	Baden	1864	x	—	—	—	—	—
28.	Mainau (a)	"	1865	x	—	—	—	—	1897
29.*	Arenaberg	Schaffhausen II	"	85818 Frcs.	—	—	—	—	—
30*	Rheinfall[11])	"	"	60507 Frcs.	—	—	Neptun	1871	(1869 △)
31.*	Schweiz	"	1867	92467 Frcs.	—	—	—	—	—
32.*	Ludwig (b) S.[12])	Bayern	1869	139024 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
33.*	Bavaria S.	"	"	139063 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
34.*	Hohenklingen[13])	Schaffhausen II	1870	116485 Frcs.	Württemberg	1872	(Mömpelgard	1872) 1877)	—
35.*	Eberhard S.	Württemberg	"	148000 M. D. R. W.	—	—	—		—

Tabelle IV$_1$. (Fortsetzung.)

Lfd. Nr.	Name des Schiffes[1])	Ursprüngliche Indienststellung			Späterer Übergang		Spätere Umbenennung		Endgiltige Außerdienststellung i. J.[5])
		Durch[2])	Jahr	Anschaffungspreis[3])	An[2])	Jahr	Neuer Name[4])	Jahr	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
36*	Kaiser Wilhelm (I.) S.	Baden	1871	x	—	—	—	—	—
37*	Christoph S.	Württemberg	1877	179975 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
38*	Greif S.	Baden	"	191484 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
39*	Wittelsbach S.	Bayern	1879	196000 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
40*	Austria	Österreich	1884	x	—	—	—	—	—
41*	Habsburg	"	"	x	—	—	—	—	—
42*	Kaiser Franz Joseph I. S.	"	1885	x	—	—	—	—	—
43*	Kaiserin Elisabeth S.	"	1886	x	—	—	—	—	—
44*	Helvetia (c) S.	Nordostbahn	1887	x	—	—	—	—	—
45*	Zähringen S.	Baden	1888	x	—	—	—	—	—

Tabelle IV₁. (Fortsetzung.)

Lfd. Nr.	Name des Schiffes[1])	Ursprüngliche Indienststellung			Späterer Übergang		Spätere Umbenennung		Endgiltige Außerdienststellung i. J.[5])
		Durch[2])	Jahr	Anschaffungspreis[3])	An[2])	Jahr	Neuer Name[4])	Jahr	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
46*	Prinz Regent S.	Bayern	1889	225000 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
47*	König Karl S.	Württemberg	1890	202345 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
48*	Rupprecht S.	Bayern	1891	289952 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
49*	Säntis S.	Nordostbahn	1892	233552 Frcs.	—	—	—	—	—
50*	Kaiserin Maria Theresia S.	Österreich	"	x	—	—	—	—	—
51*	Königin Charlotte S.	Württemberg	1893	240100 M. D. R. W.	—	—	—	—	—
52*	Stadt Überlingen S.	Baden	1895	x	—	—	—	—	—
53*	St. Gotthard S.	Nordostbahn	1897	268328 Frcs.	—	—	—	—	—

Tabelle IV₂.

b) Dampfschiffe für besondere Zwecke.

Lfd. Nr.	Des Schiffes		Ursprüngliche Indienststellung			Endgiltige Außerdienststellung im Jahre
	Name	Zweck	Durch	Jahr	Anschaffungspreis	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	—	Trajektfähre	Württemberg und Nordostbahn [14])	1869	432000 M.D.R.W.	1883
2.*	—	Trajektfähre	Bayern und Nordostbahn [15])	1874	482721 M.D.R.W.	—
3.*	Bregenz	Propellerboot für den Schleppdienst	Österreich	1885	x	—
4.*	Karoline	Propellerboot für Gesellschaftsfahrten	"	"	x	[19])
5.*	Buchhorn	Barkasse für den Schleppdienst	Württemberg	1891	24595 M.D.R.W.	—
6.	Rhein (b)	Propellerboot für den regelmäßigen Dienst auf dem Untersee	Schaffhausen II	1892	x	1899

Tabelle IV₃.

B. Vergleichende Übersicht des gesamten Schiffsparkes aller bestehenden Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee.

Lfd. Nr.	Dampfschiff-fahrtsanstalt	Dampfschiffe für den regelmäßigen Personen- und Güterverkehr		Spezial-Personen-Dampfschiffe	Dampffähren für den Schleppdienst	Dampfschlepper	Trajektkähne	Schleppboote	Summe
		Salon-schiffe	Glatt-deck-schiffe						
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1.	Württemberg	5	2	0	0	1	2	4	14
2.	Nordostbahn	4	2	0	0	0	2	3	11
3.	Bayern	5	1 [16])	0	1 [17])	0	3	5 [18])	15
4.	Baden	4	4	0	0	0	2	3	13
5.	Schaffhausen II	0	3	0	0	0	0	1	4
6.	Österreich	3	2	1	0	1	4	0	11
		21	14	1	1	2	13	16	68
		35							

Nachtrag in Anm. 19.

Tabelle V.

Geographisch geordnete Übersicht der Uferorte des Bodensees, welche Dampfschiff- und Eisenbahn-Stationen besitzen.

Nach dem Stande vom 1. März 1905.

Besondere Zeichenerklärung: † Dampfschiffstation. * Eisenbahnstation. Die Sitze der dienstleitenden Aufsichtsbehörden der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten sind durch Sperrdruck hervorgehoben.

Tabelle V1.

A. Obersee.[1][2]

(Geographische Richtung: Lindau—Friedrichshafen—Konstanz—Lindau.)

Bayern	Württemberg	Baden	Schweiz	Österreich
1.	2.	3.	4.	5.
*Lindau Rangierbahnhof	†Kreßbronn	†Immenstaad	*Kreuzlingen	*Lustenau
†*Lindau Stadt	*Hemigkofen-Nonnenbach	†Hagnau	*Münsterlingen-Scherzingen	*Hard-Fußach[9])
†Bad Schachen[3])	†*Langenargen	†Meersburg	*Altnau	†Hard[9])
*Enzisweiler[3])	*Eriskirch	†Waldhaus Jakob[5])	*Güttingen	*Lauterach
†*Wasserburg	*Friedrichshafen Stadt	†*Konstanz	*Keßwyl	*Bregenz Stadt
*Nonnenhorn[4])	†*Friedrichshafen Hafen		†*Uttwyl[6])	†*Bregenz Hafen
	*Fischbach		†*Romanshorn	*Lochau
			*Egnach	
			†*Arbon[7])	
			*Horn	
			†*Rorschach Hafen	
			*Rorschach Bahnhof	
			*Staad bei Rorschach	
			*Rheineck[8])	
			*St. Margarethen	

Tabelle V_2.

B. Überlinger See.[10])

(Geographische Richtung: Meersburg—Überlingen—Konstanz.)

Baden
*Oberuhldingen-Mühlhofen [11])
†* Unteruhldingen [11])
*Nußdorf [12])
*Überlingen Ost
†Überlingen Stadt
†* Überlingen Bahnhof
*Süßenmühle
*Sipplingen [13])
†*Ludwigshafen [14])
†Bodman [14])
†Dingelsdorf
†Mainau
†Staad bei Konstanz

Tabelle V_3.

C. Untersee.[15])

(Geographische Richtung: Konstanz—Radolfzell—Eschenz—Konstanz.)

Baden	Schweiz
1.	2.
†*Petershausen	*Eschenz
†*Reichenau [16])	†*Mammern
*Hegne	†*Steckborn
*Allensbach	†*Berlingen
*Markelfingen	†*Mannenbach [17])
†*Radolfzell	†*Ermatingen
†Iznang	†Gottlieben
†Gaienhofen	*Tägerwylen
†Wangen	*Emmishofen-Egelshofen
†Oberstaad	

Tabelle V_4.

D. Rheinstrecke Stein—Schaffhausen.[18])

Schweiz	Baden
1.	2.
†*Stein	
*Etzwylen	
*Hemmishofen	
*Schlattingen	
†*Dießenhofen	
*Schlatt	
	†Büsingen [19])
*Langenwiesen	
*Feuerthalen	
†*Schaffhausen	

Tabelle VI.

Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der vormaligen Schweizerischen Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen. 1852—1856.

Tabelle VI₁. A. Verkehrs-Ergebnisse.

Betriebsjahr [1])	Personen	Güter (Zollzentner)	Getreide (Zollzentner)	Equipagen
1.	2.	3.	4.	5.
1852	17277	52000	40279	x
1853	6058	25692	36578	x
1853	44845	63227	67536	x
1854	63144	133761	136300	x
1855	x	x	x	xy
1856	x	x	x	xy

Tabelle VI₂. B. Finanzielle Ergebnisse.

a) Einnahmen.

Betriebsjahr [1])	Personen fl. südd. W. später Frcs.	Güter fl. südd. W. später Frcs.	Getreide fl. südd. W. später Frcs.	Equipagen fl. südd. W. später Frcs.	Schlepptau fl. südd. W. später Frcs.	Postgebühr fl. sü d. W. später Frcs.	Verschiedenes fl. südd. W. später Frcs.	Insgesamt fl. südd. W. später Frcs.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
				Gulden südd. W.				
1852	22706	15863	5579	183	68	0	158	44560
				Franken				
1853	10510	15056	10153	179	94	0	2039	38034
1853	91921	22999	12058	1215	994	8911	618	138720
1854	128765	68742	[2])	2601	1019	12792	2136	216058
1855	x	x	x	xy	xy	xy	xy	x
1856	x	x	x	xy	xy	xy	xy	x

Tabelle VI_3.

b) Ausgaben.

Betriebsjahr[1])	Verwaltungsunkosten fl. südd. W. später Frcs.	Schiffs-Löhnungen u. Speise fl. südd. W. später Frcs.	Brennholz fl. südd. W. später Frcs.	Verschiedenes fl. südd. W. später Frcs.	Insgesamt fl. südd. W. später Frcs.
1.	2.	3.	4.	5.	6.
			Gulden südd. W.		
1852	1858	6134	9757	12296	30045
			Franken		
1853	943	5127	10879	14450	31399
1853	5134	22605	37207	17597	82543
1854	5024	41956	73189	25528	145697
1855	x	x	x	x	x
1856	x	x	x	x	x

Tabelle VI_4.

c) Bilanz.

Betriebsjahr[1])	Einnahmen insgesamt fl. südd. W. später Frcs.	Ausgaben insgesamt fl. südd. W. später Frcs.	Abgleichung	
			Überschuß fl. südd. W. später Frcs.	Fehlbetrag fl. südd. W. später Frcs.
1.	2.	3.	4.	5.
		Gulden südd. W.		
1852	44560	30045	14515	0
		Franken		
1853	38034	31399	6636	0
1853	138720	82543	56177	0
1854	216058	145697	70361	0
1855	x	x	xy	xy
1856	x	x	xy	xy

Tabelle VI_5.

C. Aktienkapital und Dividendenzahlung.

Betriebsjahr[1])	Aktienkapital fl. südd. W. später Frcs.	Dividendenzahlung %
1.	2.	3.
	Gulden südd. W.	
1852	71339	9
	Franken	
1853	168500	7
1853	451000	7
1854	490000	6
1855	x	xy
1856	x	xy

Tabelle VII.

Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der Kgl. Württembergischen Bodenseedampfschiffahrt. 1854—1900.

Betriebsjahr[1])	Verwendetes Anlagekapital M. D. R. W.	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der gefahrenen Kilometer	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der beförderten Personen	Verkehrs-Ergebnisse: Beförderte Güter-Tonnen	Finanzielle Ergebnisse: Einnahmen M. D. R. W.	Finanzielle Ergebnisse: Ausgaben M. D. R. W.	Finanzielle Ergebnisse: Überschuß M. D. R. W.	Finanzielle Ergebnisse: Fehlbetrag[2]) M. D. R. W.	Das Anlagekapital verzinste sich in %
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1854/55	472 274	91 374	59 336	33 431	215 683	173 878	41 805	0	8,85
1855/56	610 274	107 885	59 566	39 312	232 761	207 252	25 509	0	4,18
1856/57	610 274	106 150	70 460	45 794	282 586	248 466	34 119	0	5,59
1857/58	610 274	108 247	81 490	54 052	323 318	275 278	48 039	0	7,86
1858/59	642 759	110 683	81 853	51 336	327 169	242 013	85 155	0	13,25
1859/60	642 759	105 074	85 189	50 957	331 371	244 637	86 733	0	13,65
1860/61	642 759	102 728	83 433	59 598	353 264	260 286	92 978	0	14,42
1861/62	612 759	105 060	95 673	62 131	342 591	281 400	61 190	0	9,52
1862/63	642 759	102 232	106 286	57 985	346 628	265 344	81 283	0	12,65
1863/64	642 759	108 428	103 336	60 372	341 050	281 946	59 104	0	9,19
1864/65	642 759	114 052	114 142	49 985	303 309	263 365	39 429	0	6,13
1865/66	642 759	112 735	110 968	57 981	303 310	296 850	27 914	0	4,34
1866/67	642 759	109 570	105 802	45 698	299 495	236 836	62 659	0	9,75
1867/68	642 759	115 172	107 611	28 089	298 437	222 885	75 420	0	11,78
1868/69	642 759	121 007	116 690	52 337	465 111	418 563	46 547	0	7,24
1869/70	858 759	131 789	116 514	66 782	314 766	311 888	2 878	0	0,34
1870/71	992 199	129 412	99 045	106 143	506 339	470 802	35 365	0	3,56
1871/72	992 199	141 099	129 924	87 222	371 873	338 795	33 077	0	3,33
1872/73	992 199	147 087	139 377	96 339	414 742	388 322	56 419	0	5,69
1873/74	1 048 199	144 211	145 068	84 201	357 435	331 799	25 634	0	2,45
1874/75	1 049 502	142 057	151 814	99 225	395 981	322 973	73 008	0	6,96
1875/76	1 049 502	139 457	139 269	88 777	382 624	337 708	44 916	0	4,28
1876/77	1 049 502	134 181	133 117	74 722	281 861	241 877	40 088	0	3,86

1877/78	1 111 881	128 093	154 685	78 638	288 050	226 353	61 696	0	5,55
1878/79	1 309 855	97 164	110 044	59 385	205 811	188 599	17 212	0	1,32
1879/80	1 309 885	126 335	152 796	74 432	260 583	217 131	43 451	0	3,32
1880/81	1 309 855	127 748	153 403	66 762	267 242	233 469	33 773	0	2,58
1881/82	1 222 427	124 996	149 533	62 078	261 957	210 014	51 943	0	4,25
1882/83	1 222 427	121 544	147 602	59 134	249 215	198 799	50 416	0	4,13
1883/84	1 222 427	119 688	155 846	73 958	270 939	216 614	54 324	0	4,45
1884/85	1 272 837	128 934	163 080	77 944	289 371	226 281	63 089	0	4,97
1885/86	1 272 837	133 114	172 635	74 016	284 404	246 468	37 935	0	2,99
1886/87	1 056 837	147 167	175 946	85 545	322 593	267 981	54 612	0	5,19
1887/88	1 056 837	144 181	183 973	79 155	319 637	268 656	50 980	0	4,84
1888/89	1 056 837	138 100	178 350	73 942	284 829	275 073	9 756	0	0,93
1889/90	1 056 837	152 712	188 773	70 964	316 370	310 481	5 888	0	0,56
1890/91	1 259 182	148 830	202 095	68 324	304 719	302 403	2 315	0	0,18
1891/92	1 283 777	149 458	196 643	60 871	289 785	314 364	0	24 438	0
1892/93	1 283 777	149 215	210 383	50 764	285 711	284 160	1 550	0	0,12
1893/94	1 417 591	145 195	228 957	60 981	312 019	287 059	24 959	0	1,76
1894/95	1 417 591	172 213	227 076	63 723	341 153	289 232	51 921	0	3,66
1895/96	1 417 591	156 969	277 638	69 759	370 201	303 157	67 043	0	4,73
1896/97	1 417 591	150 097	283 778	65 949	341 643	312 928	28 714	0	2,02
1897/98	1 417 591	148 883	318 513	57 141	312 504	293 705	48 799	0	3,44
1898/99	1 417 591	151 582	363 518	65 083	368 854	295 034	73 820	0	5,20
1899/00	1 544 662	154 329	329 008	63 740	366 771	302 821	63 590	0	4,14
1900/01	1 802 162	160 078	315 260	51 713	374 781	309 011	65 769	0	3,07

Tabelle VIII.

Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der Bodenseedampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft. 1855—1900.

Betriebsjahr [1])	Verwendetes Anlagekapital [2]) Frcs.	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der gefahrenen Kilometer	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der beförderten Personen	Verkehrs-Ergebnisse: Beförderte Güter (Zollzentner später Tonnen)	Finanzielle Ergebnisse: Einnahmen Frcs.	Finanzielle Ergebnisse: Ausgaben Frcs.	Finanzielle Ergebnisse: Ueberschuß Frcs.	Finanzielle Ergebnisse: Fehlbetrag [3]) Frcs.	Das Anlagekapital verzinste sich in % [4])
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
				Zollzentner					
1855	x	[5])	15412	59691	37588	45887	0	8299	0
1856	x	[5])	28904	310814	102756	99668	3088	0	3,97
1857	x	[5])	92574	678076	320759	270009	50750	0	4,63
1858	x	[5])	64153	329348	245997	207805	38191	0	x
1859	x	[5])	61093	326080	239812	197932	41879	0	x
1860	x	88868	79222	566006	269209	195377	73832	0	8,33
1861	887203	96126	90793	983722	349108	243491	105616	0	11,90
1862	x	104630	88634	857215	340889	250533	90355	0	x
1863	x	101739	90555	910045	314753	242628	72124	0	x
1864	x	95879	69012	953835	273855	227108	46747	0	x
1865	x	99534	78984	1192638	313919	240082	73836	0	x
1866	x	94082	64042	1682932	372129	283640	88488	0	x
1867	x	107008	80234	1956714	461400	310656	150744	0	x
1868	x	114949	97118	2478906	562882	341038	221844	0	x
1869	x	117056	124460	1986890	477287	330192	147095	0	x
1870	x	107995	103063	1995784	450226	418818	36142	0	x
1871	x	110059	115424	2606776	527904	455356	72548	0	x
1872	x	102318	139248	1751783	384493	381510	2983	0	x
1873	x	89284	118618	1642457	351601	391920	0	40318	0

1874	x	86872	95847	1474525	327664	398630	0	70966	0
1875	x	78122	113855	1847667	395538	402998	0	7459	0
1876	x	77096	108509	2212500	425444	403440	22003	0	x
				Tonnen					
1877	x	82245	104780	155092	515916	399295	116620	0	x
1878	x	79228	79895	175865	549363	392443	156920	0	x
1879	x	78983	90646	172598	569291	415894	153397	0	x
1880	x	91529	88795	168800	610576	428746	181830	0	x
1881	x	95214	100623	152842	545598	396880	148717	0	x
1882	x	106398	108693	172762	607015	395070	211945	0	x
1883	x	104855	116547	179972	645352	421719	223632	0	x
1884	x	108834	114816	160098	547530	374155	173375	0	x
1885	x	111126	102980	142474	489996	381824	108171	0	x
1886	x	116574	106581	159263	546982	376806	170176	0	x
1887	1311025	118779	103129	157271	547787	376583	171204	0	x
1888	x	136139	118616	207615	692716	419867	272848	0	x
1889	x	128946	93473	186057	585711	428549	157162	0	x
1890	x	124860	107015	173863	592587	415541	177046	0	x
1891	x	120595	104321	173823	599733	446398	153334	0	x
1892	x	122447	112577	131566	480332	431266	49065	0	x
1893	x	122161	114423	150874	538482	431259	107222	0	x
1894	x	117857	118967	138156	499442	453203	46239	0	x
1895	x	120557	128706	144990	528376	435796	92580	0	x
1896	x	120972	120207	138979	507538	429488	78049	0	x
1897	x	115861	130790	131436	496353	422200	74152	0	x
1898	x	119074	135223	145807	541337	443600	97737	0	x
1899	x	124091	142057	155753	582344	468115	114228	0	x
1900	1719363	131571	161580	162784	619198	471142	148055	0	x

Tabelle IX.
Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der Kgl. Bayerischen Bodensee-dampfschiffahrt. 1862—1900.

Betriebsjahr [1])	Verwendetes Anlagekapital M. D. R. W.	Verkehrs-Ergebnisse			Finanzielle Ergebnisse				Das Anlagekapital verzinste sich in %
		Anzahl der gefahrenen Kilometer	Anzahl der beförderten Personen	Beförderte Güter (Tonnen)	Einnahmen M. D. R. W.	Ausgaben M. D. R. W.	Überschuß M. D. R. W.	Fehlbetrag [2]) M. D. R. W.	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1862	403072	52690	66246	43556	207634	179537	28097	0	6,97
1862/63	403072	90398	86861	47665	250667	227826	22841	0	5,67
1863/64	431407	86402	80047	35676	174882	208709	0	33827	0
1864/65	431407	80416	81830	96112	243834	221772	22062	0	5,11
1865/66	431407	76427	66676	103699	237185	216517	20668	0	4,79
1866/67	457464	105687	109420	206846	430117	325764	104353	0	22,81
1868	469464	96037	103862	123296	428936	308323	120613	0	25,69
1869	915178	115558	144437	164572	402744	378690	24054	0	2,63
1870	915178	125400	104160	174002	408786	381644	27142	0	2,97
1871	915178	152292	133333	221399	503951	452076	51875	0	5,67
1872	915178	164191	144647	137432	393015	455251	0	62236	0
1873	915178	135768	136298	124724	360908	337119	23789	0	2,60
1874	915178	124147	131745	103333	343027	329025	14002	0	1,53
1875	1301326	133455	101228	151276	433511	349931	83580	0	6,42
1876	1301326	134619	96713	195849	431530	324373	107157	0	8,23
1877	1301892	140940	77677	276593	501695	364167	137528	0	10,56
1878	1361892	148254	88649	312044	556597	391055	165542	0	12,16
1879	1485892	147336	107512	314186	576817	334345	242472	0	16,32
1880	1501892	142060	114819	296027	594256	379130	215126	0	14,32
1881	1501892	148242	112456	276701	549173	322193	226980	0	15,11
1882	1501892	162758	122666	331702	623881	365129	258752	0	17,23
1883	1501892	160194	126566	340809	615716	358040	257676	0	17,16
1884	1501892	154133	132873	230113	503546	325852	177694	0	11,83
1885	1501892	141602	125500	142911	369227	312281	56946	0	3,79
1886	1501892	140209	132349	158349	393203	295571	97632	0	6,50
1887	1501892	145297	118187	171427	394815	306976	87839	0	5,85
1888	1574261	132931	112064	193264	505614	365327	140287	0	8,91
1889	1736174	152507	116433	219086	485752	397091	88661	0	5,11
1890	1856414	148108	128152	189718	469517	404487	65030	0	3,50
1891	2078537	149096	125962	216025	489970	480844	9126	0	0,44
1892	2087469	157578	131777	171721	433336	452931	0	19595	0
1893	2103283	153182	168098	191428	465353	427777	37576	0	1,79
1894	2143554	153429	183711	176212	438729	447441	0	8712	0
1895	2145388	149269	205219	179439	481930	465004	16926	0	0,79
1896	2145709	152024	198961	178510	457076	437920	19156	0	0,89
1897	2148895	150531	220895	169225	459802	421584	38218	0	1,78
1898	2169845	152108	249505	184859	510925	425189	85736	0	3,95
1899	2183374	160912	255717	210727	548080	442206	105874	0	4,85
1900	2183643	164371	238530	222365	571003	440702	130331	0	5,96

Tabelle X.

Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der Großh. Badischen Bodenseedampfschiffahrt. 1872—1900.

Betriebsjahr [1]	Verwendetes Anlagekapital [2] M. D. R. W.	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der gefahrenen Kilometer	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der beförderten Personen	Verkehrs-Ergebnisse: Beförderte Güter (Zollzentner später Tonnen)	Finanzielle Ergebnisse: Einnahmen [3] fl. südd. W. später M. D. R. W.	Finanzielle Ergebnisse: Ausgaben [3] fl. südd. W. später M. D. R. W.	Finanzielle Ergebnisse: Überschuß fl. südd. W. später M. D. R. W.	Finanzielle Ergebnisse: Fehlbetrag [4] fl. südd. W. später M. D. R. W.	Das Anlagekapital verzinste sich in %
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
				Zollzentner	Gulden südd. W.				
1872	x	[5]	244511	471315	144772	210513	0	65740	0
1873	x	176901	286697	568275	150154	177438	0	37028	0
				Tonnen	M. D. R. W.				
1874	x	175664	320710	30407	495142	547119	0	51977	0
1875	1015781	184105	278014	29453	510582	508973	1608	0	0,16
1876	1015781	153935	210481	39690	583073	578273	4799	0	0,47
1877	1230350	155747	203539	39949	627003	618658	8344	0	0,74
1878	1246400	151529	205029	40564	620236	610867	9368	0	0,76
1879	1246400	152745	200388	37291	566753	545761	20992	0	1,68
1880	1246400	142577	200087	32497	271344	234914	36430	0	2,92
1881	1246400	152555	200777	37525	266045	229559	36485	0	2,93
1882	1246400	156426	197020	40991	278803	235064	43739	0	3,51
1883	1246400	152101	198420	35442	279173	240104	39069	0	3,13
1884	1246400	161144	202606	35522	294759	281491	13268	0	1,06
1885	1246400	174114	200677	36524	307195	263908	43287	0	3,47
1886	1246400	168372	201934	34239	289747	257665	32082	0	2,57
1887	1317577	174345	212373	49538	289818	267248	22571	0	1,76
1888	1468266	188353	203760	50473	298735	263435	35300	0	2,53
1889	1474966	193583	243222	53307	322920	315702	7218	0	0,49
1890	1474966	192882	260282	47850	329282	324979	4303	0	0,29
1891	1474966	190526	261244	48412	313860	348112	0	34250	0
1892	1475004	192376	272846	44090	312207	317952	0	5745	0
1893	1530380	195683	302257	50860	348696	323865	24830	0	1,65
1894	1530466	195842	321096	54615	364248	322713	41535	0	2,71
1895	1736496	189208	329945	60307	378226	353989	24237	0	1,48
1896	1745453	182152	313619	62982	361625	388061	0	26437	0
1897	1745453	183566	334638	65702	367573	340976	26596	0	1,52
1898	1745453	190009	363098	75825	405397	346959	58438	0	3,35
1899	1804420	189175	374385	70778	406686	343155	63531	0	3,58
1900	2013258	190194	404422	65906	439631	359919	79712	0	4,18

Tabelle XI.

Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der Schweizerischen Dampfboot Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen. 1865—1900.

Betriebsjahr [1]	Aktienkapital [2] Frcs.	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der gefahrenen Kilometer	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der beförderten Personen	Verkehrs-Ergebnisse: Beförderte Güter (Zollztr., später Tonnen, dann Kilozentner)	Finanzielle Ergebnisse: Einnahmen Frcs.	Finanzielle Ergebnisse: Ausgaben [3] Frcs.	Finanzielle Ergebnisse: Überschuß [3][4] Frcs.	Finanzielle Ergebnisse: Fehlbetrag [5] Frcs.	Dividenden-Verteilung in % [6]
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
				Zollzentner					
1865/66	226000	[7]	75786	82470	90352	60801	29550	0	5
1866/67	226000	[7]	75807	110058	85440	65317	20122	0	5
1867/68	276000	[7]	88222	131040	100732	74908	25824	0	4
1868/69	276000	65543	94754	170845	117755	79697	38057	0	4
1869/70	276000	65045	91888	173511	119286	82633	36653	0	3
1870/71	276000	54969	77856	168553	96007	80507	15499	0	0
1871/72	276000	62746	95969	174322	117820	102791	15029	0	0
1872/73	276000	78136	115046	174111	135527	124658	10869	0	0
1873/74	220800	70257	111021	197149	145616	119771	25844	0	0
1874/75	220800	69421	107353	191875	159427	139231	20196	0	2½
1875/76	220800	73367	91732	146201	132530	132331	199	0	0
				Tonnen					
1876/77	220800	63194	63158	5529	89351	95520	0	6169	0
				Kilozentner					
1877/78	220800	62938	67113	49909	95312	100759	0	5446	0
1878/79	220800	63010	78218	52082	101592	90071	11521	0	0
1879/80	220800	52164	65849	43031	84161	83106	1055	0	0
1880/81	220800	64827	80964	42914	106553	110381	0	3827	0
1881/82	220800	58472	75932	38668	101402	82471	18930	0	0
1882/83	193200	66819	83176	44325	110781	85956	24825	0	0
1883/84	165600	67811	81480	42060	112187	86209	25978	0	0
1884/85	165600	65001	84352	38552	111768	88821	22947	0	0
1885/86	138000	68628	90747	36921	118211	92898	25313	0	0
1886/87	110400	66540	93476	38553	122882	88577	34304	0	5
1887/88	110400	67528	90414	37862	117197	101217	15980	0	5
1888/89	110400	72444	96597	49581	122700	96510	26190	0	7½
1889/90	110400	71466	97517	42085	122687	104326	18361	0	5
1890/91	110400	62667	93856	34070	111579	106961	4618	0	0
1891/92	110400	80171	112871	43083	128712	113098	15613	0	4
1892/93	110400	87300	126049	38714	139692	122008	17684	0	4
1893/94	110400	93248	141836	46331	153368	125649	27718	0	5
1894/95	110400	83216	128845	32430	127606	122771	4834	0	0
1895/96	110400	84658	121335	33863	121542	107804	13737	0	4
1896	110400	77228	103032	29615	99856	95147	4709	0	0
1897	110400	88359	119480	34168	114648	121795	0	7146	0
1898	110400	88786	127051	42705	125407	120933	4474	0	0
1899	110400	86977	121894	35371	118029	129641	0	11611	0
1900	110400	86108	130508	39927	126621	117265	9355	0	0

Tabelle XII.
Verkehrs- und finanzielle Ergebnisse der K. k. Österreichischen Bodenseedampfschiffahrt. 1884–1900.

Betriebsjahr[1])	Investitionsaufwand[2]) fl. öst. W.	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der gefahrenen Kilometer[3])	Verkehrs-Ergebnisse: Anzahl der beförderten Personen	Verkehrs-Ergebnisse: Beförderte Güter (Tonnen)	Finanzielle Ergebnisse: Einnahmen fl. öst. W.	Finanzielle Ergebnisse: Ausgaben[4]) fl. öst. W.	Finanzielle Ergebnisse: Ueberschuß[5]) fl. öst. W.	Finanzielle Ergebnisse: Fehlbetrag[5]) [6]) fl. öst. W.	Der Investitionsaufwand verzinste sich in %
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
1884	x	x	3515	36589	22726	x	xy	xy	Bezügliche Angaben finden sich in den Jahresberichten überhaupt nicht vor.
1885	x	x	58609	160114	148552	x	xy	xy	
1886	x	126346	71524	162869	199178	127496	71682	0	
1887	x	149194	97525	180399	215369	129768	85609	0	
1888	x	173463	89591	256212	272095	147322	124773	0	
1889	x	169098	92044	280965	232295	149607	82688	0	
1890	x	156353	126141	185069	205990	186564	19426	0	
1891	x	157407	107162	165805	176455	159344	17111	0	
1892	x	145922	126608	118333	154745	149172	5573	0	
1893	2100326	153976	126356	140640	178181	159410	18771	0	
1894	2100876	157129	156537	152315	164687	166570	0	1883	
1895	2114521	170822	174201	155493	195728	179461	16267	0	
1896	2138787	175732	171388	160636	196184	179849	16335	0	
1897	2143245	158614	190896	151738	201625	167137	34488	0	
1898	2144972	158128	225368	164721	226964	171489	55475	0	
1899	2146377	168016	243518	189481	227871	183092	44779	0	
1900	2147337	160150	225901	185188	231249	192778	38471	0	

Tabelle XIII.

Vergleichende Übersicht des Anlagekapitals, der Betriebsüberschüsse und Fehlbeträge, sowie der Verzinsung des Anlagekapitals der mit Eisenbahnen organisch verbundenen Dampfschiffahrtsanstalten auf dem Bodensee. 1854—1900.

Tabelle XIII1. A. Anlagekapital.

Mit Umrechnung der schweizerischen und österreichischen Währung in die deutsche Reichswährung. Stand am 31. Dezember 1900.

Lfd. Nr.	Dampfschiffahrtsanstalten	Vgl. Tabelle	Jahre des Bestandes	Anlagekapital M. D. R. W.
1.	2.	3.	4.	5
1.	Kgl. Württembergische	VII	47	1 802 162
2.	Schweizerische Nordostbahn	VIII	46	1 375 490
3.	Kgl. Bayerische	IX	39	2 183 643
4.	Großh. Badische	X	38	2 013 258
5.	K. k. Österreichische	XII	17	3 650 473
				11 025 026 Gesamtbetrag.

Tabelle XIII₂.

B. Betriebsüberschüsse und Fehlbeträge.

Lfd. Nr.	Dampfschiffahrtsanstalten	Vgl. Tabelle	Jahre des Bestandes	Jahre mit bekannten finanziellen Ergebnissen	Jahre mit Betriebsüberschüssen, (unter Umrechnung der schweizerischen und österreichischen Währung in die deutsche Reichswährung) nach Ertragsklassen[1]) I d. i. unter und bis 40 000 M. D. R. W.	II d. i. von 40 000 bis 80 000 M. D. R. W.	III d. i. von 80 000 bis 120 000 M. D. R. W.	IV d. i. von 120 000 bis 160 000 M. D. R. W.	V d. i. von 160 000 bis 200 000 M. D. R. W.	VI d. i. von 200 000 bis 240 000 M. D. R. W.	VII d. i. von 240 000 bis 280 000 M. D. R. W.	Jahre mit Fehlbeträgen
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
1.	Kgl. Württembergische	VII	47	47	17	25	4	—	—	—	—	1
2.	Schweizerische Nordostbahn	VIII	46	46	9	11	8	10	3	1	—	4
3.	Kgl. Bayerische	IX	39	39	13	3	8	4	2	2	3	4
4.	Großh. Badische	X	38	29	17	6	—	—	—	—	—	6
5.	K. k. Österreichische	XII	17	15	6	3	1	3	—	1	—	1

Tabelle XIII₃.

C. Verzinsung des Anlagekapitals.[2])

Lfd. Nr.	Dampfschiffahrtsanstalten	Vgl. Tabelle	Jahre des Bestandes	Jahre mit bekannten finanziellen Ergebnissen	Jahre mit Verzinsung des Anlagekapitals, nach Prozentklassen I d. i. 0—1 %	II d. i. 1—2 %	III d. i. 2—3 %	IV d. i. 3—4 %	V d. i. 4—5 %	VI d. i. 5—6 %	VII d. i. 6—7 %	VIII d. i. 7—8 %	IX d. i. 8—9 %	X d. i. 9—10%	XI d. i. 10—15%	XII d. i. 15—20%	XIII d. i. 20—25%	XIV d. i. 25—30%	Jahre mit Ausfall einer Verzinsung
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
1.	Kgl. Württembergische	VII	47	47	5	2	4	7	10	5	2	2	1	3	5	—	—	—	1
2.	Kgl. Bayerische	IX	39	39	3	3	3	3	2	6	3	—	2	—	4	4	1	1	4
3.	Großh. Badische	X	38	29	6	6	5	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6

Tabelle XIV.

Vergleichende Übersicht der kilometrischen Fahrtleistungen und der Einnahmen der verschiedenen Gemeinschaften und des württembergischen Sonderdienstes bezüglich des Personentransportes auf dem Obersee im J. 1894.

Lfd. Nr.	Gemeinschaften, beziehungsweise württembergischer Sonderdienst [1]	Gesamtfahrtleistung in km [2]	Gesamteinnahme in M. D. R. W.	Von dieser Gesamteinnahme treffen auf [3] Baden M. D. R. W.	Bayern M. D. R. W.	Nordostbahn M. D. R. W.	Österreich M. D. R. W.	Württemberg M. D. R. W.
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
1.	**Deutsch-Oesterreichische Bodenseegemeinschaft:** Baden, Bayern, Oesterreich, Württemberg.	250000	384800	96200	96200	—	96200	96200
2.	**Deutsch-Oesterreichische Bodenseegemeinschaft:** Engere Gemeinschaft für den Personentransport auf der Strecke Lindau—Bregenz unter Beteiligung der Nordostbahn. Leistung und Einnahme der letzteren hiebei, u. zwar lediglich für ihre eigenen Schiffe.	4500	6400	—	—	6400	—	—
3.	**Fusion zwischen Bayern und der Nordostbahn** für die Strecke Lindau—Romanshorn u. Lindau—Rorschach.	125000	148000	—	74000	74000	—	—
4.	**Fusion zwischen Württemberg und der Nordostbahn** für die Strecke Friedrichshafen—Romanshorn.	35000	32800	—	—	16400	—	16400
5.	**Sonderdienst Württembergs** auf der Strecke Friedrichshafen—Rorschach.	54000	47200	—	—	—	—	47200
	Zusammen:	468500	619200	96200	170200	96800	96200	159800

Anmerkungen zu Tabelle I.

1. Als „Bahnen für den Fernverkehr zum Bodensee“ sind unter A nur jene Bahnen angeführt, deren Schienenlage bis unmittelbar an den Bodensee und die Rheinstrecke Stein—Schaffhausen führt, nicht auch jene, welche ohne solchen unmittelbaren Zusammenhang dennoch einen wesentlichen Einfluß auf den Bodenseeverkehr überhaupt ausüben, wie z. B. die St. Gotthardbahn.

Als Gegensatz zu diesen „Bahnen für den Fernverkehr zum Bodensee“ sind die „Bahnen rund um den Bodensee“, welche zusammen die „Bodenseegürtelbahn“ (oder kurzweg „Gürtelbahn“) ausmachen, unter B besonders dargestellt. Es ist dabei zu betonen, daß einzelne Strecken den „Bahnen für den Fernverkehr zum Bodensee“ und der „Gürtelbahn“ gemeinsam zugehören.

2. Die Strecke Ravensburg—Friedrichshafen, welche zuerst einen „Eisenbahntorso“ darstellte, erhielt in den Jahren 1849—1850 Zusammenschluß mit dem übrigen württembergischen Eisenbahnnetze und dessen Nachbarbahnen.

3. Die Strecke Oberstaufen—Aeschach besaß schon bei ihrer Betriebseröffnung Zusammenschluß mit dem übrigen bayerischen Eisenbahnnetze und seinen Nachbarbahnen. Aeschach, der Insel Lindau am Festlande gegenübergelegen, erhielt zeitweilig einen provisorischen Bahnhof für Lindau, bis zur Erstreckung der Bahnlinie auf die Insel selbst.

4. Der Zusammenschluß von Winterthur nach Zürich erfolgte in nachstehender Weise:

Winterthur—Oerlikon: 27. Dezember 1855;
Oerlikon—Zürich: 26. Juni 1856.

5. Der 22. Oktober 1856 ist jenes Datum, an welchem die St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn-Gesellschaft durch die Betriebseröffnung der Strecke Rorschach—St. Gallen die von ihr zu bauen übernommene Linie Rorschach—Winterthur, deren übrige Teilstrecken in den Jahren 1855—1856 bereits dem Betriebe übergeben worden waren, fertig stellte. Zwischen Winterthur und Zürich bestand damals bereits Anschluß. (Vgl. Anm. 4.) Am 4. September 1856, also schon vor der Betriebseröffnung der durchgehenden Strecke Rorschach—Winterthur, fusionierte sich die St. Gallen-Appenzeller Eisenbahn-Gesellschaft mit der (älteren) Schweizerischen Südostbahn-Gesellschaft, welche die Ausführung der Linie Rorschach—Chur usw. übernommen hatte (vgl. Anm. 7), und am 20. April 1857 konstituierte sich aus diesen beiden Bahnen und der hier nicht weiter in Betracht kommenden Glatthalbahn-Gesellschaft die neue Gesellschaft „Vereinigte Schweizerbahnen“, welche sodann die noch rückständigen Pläne der genannten drei Einzelgesellschaften zur Ausführung brachte.

6. Die Linie Winterthur—Schaffhausen, die sog. „Rheinfallbahn“, war ursprünglich ein Unternehmen der selbständigen Rheinfallbahn-Gesellschaft. Dieses Unternehmen ging durch Fusion vom 6. November 1856 noch vor seiner Vollendung an die Nordostbahn-Gesellschaft über und erfolgte die Fertigstellung und Betriebseröffnung der Linie durch letztere Gesellschaft unter deren eigener Firma.

7. Die (ältere) Schweizerische Südostbahn-Gesellschaft, zu deren Bauprogramm die Linie Rorschach—Chur mitzählte (vgl. Anm. 5), war in die Bauausführung dieser Linie bereits vor ihrem Aufgehen in die neue Gesellschaft der Vereinigten Schweizerbahnen eingetreten. Indessen erfolgte die Fertigstellung genannter Linie erst nach dem Entstehen der letzteren Gesellschaft unter deren Firma. Die erste fertig gestellte Teilstrecke Rorschach—Rheineck wurde am 26. August 1857, die ganze Linie Rorschach—Chur am 1. Juli 1858 eröffnet. Die vorbezeichnete Teilstrecke erscheint als ein Glied der Gürtelbahn. (Tabelle II A.)

8. Die Strecke Waldshut—Konstanz stand sofort bei Eröffnung in unmittelbarem Zusammenhange mit dem badischen Bahnnetze und dessen Nachbarbahnen. Die Teilstrecke Schaffhausen—Konstanz gehört mit zur Gürtelbahn. (Tabelle II.)

9. Die Strecke Radolfzell—Stahringen—Stockach erhielt vom Jahre 1870 ab Fortsetzung in nördlicher Richtung und verzweigt sich diese Fortsetzung in eine Anzahl weiterer kleinerer — teilweise sekundär betriebener — Strecken der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen. Die Teilstrecke Radolfzell—Stahringen gehört zur Gürtelbahn. (Tabelle II A.)

10. Die K. k. priv. Vorarlberger Bahn erhielt sofort bei ihrer Betriebseröffnung Anschlüsse im Bodenseegebiete an die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen durch die Teilstrecke Bregenz—Lochau und an die Vereinigten Schweizerbahnen durch die Transversalstrecke Bregenz—St. Margarethen. Diese beiden Strecken sind Bestandteile der Gürtelbahn. (Tabelle II A.) Vgl. auch Anm. 12.

11. Die Schweizerische Nationalbahn eröffnete am gleichen Tage mit der Strecke Winterthur—Etzwylen—Singen auch die zur Gürtelbahn gehörige Strecke Konstanz—Emmishofen-Egelshofen—Etzwylen. (Tabelle II B.) In Singen und in Konstanz erhielt die Nationalbahn unmittelbaren Anschluß an die Großh. Badischen Staatseisenbahnen. Im Jahre 1878 verfiel die Nationalbahn in Konkurs und ersteigerte in demselben die Nordostbahn die hier in Rede stehenden beiden Strecken. Am 1. Mai 1880 gingen dieselben in den provisorischen, am 1. Oktober gl. J. in den definitiven Betrieb der Nordostbahn über.

12. Die K. k. Österreichische Staatsbahnverwaltung übernahm die K. k. priv. Vorarlberger Bahn (vgl. Anm. 10) zunächst ab 1. Juli 1882 auf Rechnung der letzteren sequestrationsweise, dann gleichzeitig mit der Inbetriebsetzung der von ihr im Jahre 1884 als Staatsbahn fertig gestellten Linie Innsbruck—Bludenz, der „Arlbergbahn“, endgillig in den Staatsbetrieb. Am 1. Januar 1886 ging sodann die Vorarlberger Bahn in das Eigentum des Staates über und bildet dieselbe seitdem — unter Aufhebung ihrer früheren Benennung — einen integrierenden Bestandteil der „Arlbergbahn“.

13. Nachtrag,

die Verstaatlichung der Schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen betreffend:

Die Nordostbahn wurde von der gesellschaftlichen Eigentümerin vom 1. Januar 1901 ab bereits für Rechnung des Bundes betrieben und ging am 31. Dezember gl. J. in dessen Eigentum, sowie am 1. Januar 1902 in dessen eigenen Betrieb über.

Die Vereinigten Schweizerbahnen gingen am 1. Januar 1903 in das Eigentum und den Betrieb des Bundes über.

Beide früheren Gesellschaftsbahnen erscheinen hienach nunmehr als Bestandteile der Schweizerischen Bundesbahnen.

Anmerkungen zu Tabelle II.

1. Die Bodenseegürtelbahn im allgemeinen zerfällt in folgende zwei kleinere Gürtel:

   A) den Gürtel um das Hauptbecken (Obersee und Ueberlinger See) und

   B) den Gürtel um das Nebenbecken (Untersee mit anschließender Rheinstrecke bis Schaffhausen).

   Gewöhnlich versteht man unter dem Namen „Bodenseegürtelbahn" nur den Gürtel um das Hauptbecken. Die Strecke Konstanz—Radolfzell ist beiden Gürteln gemeinsam. Der Gürtel um das Nebenbecken und die Rheinstrecke bis Schaffhausen wird durch die Transversalstrecke Etzwylen—Singen wieder in zwei Abteilungen getrennt, deren östliche den Untersee, deren westliche die genannte Rheinstrecke umgrenzt.

2. Die Verbindungsstrecke Konstanz—Kreuzlingen wurde von den Großh. Badischen Staatseisenbahnen ausgeführt und sofort an die Nordostbahn zum Betriebe verpachtet.

3. Die Strecke Lindau—Grenze bei Lochau war von Anfang an seitens Bayern an die Vorarlberger Bahn verpachtet und ging diese Verpachtung auf deren Nachfolgerin, die K. k. Österreichischen Staatsbahnen, über. Die auf dieser Strecke bei Lindau gelegene Station Lindau Rangierbahnhof hat bayerisches Stationspersonal.

4. Die Strecke Stahringen—Ueberlingen stand bis zu deren Fortsetzung nach Friedrichshafen im Sekundärbetriebe.

5. Die Stationen der Teilstrecke Lindau—Nonnenhorn sind mit bayerischem, jene der Teilstrecke Hemigkofen-Nonnenbach—Friedrichshafen mit württembergischem Personal besetzt. Wegen des Zugsdienstes vgl. Anm. 7.

6. Die Station Fischbach, die einzige zwischen Kluftern und Ueberlingen auf württembergischem Gebiete gelegene Station, ist mit württembergischem, die Stationen Kluftern bis Ueberlingen, bezw. Stahringen, sind mit badischem Personal besetzt. Wegen des Zugsdienstes vgl. Anm. 7.

7. Der Zugsdienst auf der ganzen Strecke Lindau—Friedrichshafen—Stahringen wird nach besonderen Vereinbarungen der Kgl. Bayerischen, Kgl. Württembergischen und Großh. Badischen Staatseisenbahnen unter Beteiligung des Personals und Materials dieser drei Bahnkomplexe abgewickelt.

8. Von der Zwischenstation Oberuhldingen-Mühlhofen der Teilstrecke Kluftern—Ueberlingen führt eine sekundär betriebenene Zweigbahn nach Unteruhldingen.

9. D. i. Abschluß der Strecke Etzwylen—Feuerthalen—Schaffhausen durch die Rheinüberbrückung zwischen den beiden letzteren Stationen.

Anmerkungen zu Tabelle III.

1. Das als „Nebenerscheinung" anzunehmende Dampfschiffahrtsunternehmen der Firma Gebr. Helfenberger & Cie. in Rorschach, welche mit dem gesunkenen und wieder gehobenen früheren bayerischen Dampfer „Ludwig" (a) unter der neuen Benennung desselben als „Rorschach" eine Zeit lang ein Privatdampfbootgeschäft betrieb, ist hier, wo es sich um die längere

Tätigkeit anerkannter Dampfschiffahrtsanstalten handelt, zu denen auch das Dampfbootunternehmen des Freiherrn von Cotta seiner ganzen Natur nach zu rechnen war, nicht mitaufgeführt worden.

2. Das Dampfbootunternehmen des Freiherrn von Cotta erscheint, wenn dasselbe auch seine Tätigkeit zumeist auf Lindau und später die badischen Häfen beschränkte um deswillen bei Württemberg eingereiht, weil dieses Unternehmen von seinem württembergischen Urheber in Württemberg begründet wurde und durch den schließlich in Friedrichshafen erfolgten Abbruch des einzigen dem Unternehmen dienenden Dampfbootes, des „Max Joseph", auch sein endgiltiges Aufhören in Württemberg fand.

3. Wenngleich der Staat Bayern erst am 1. Januar 1862 endgiltig Eigentum und Betrieb übernahm, so führte die Gesellschaft in Lindau ihr Unternehmen bereits vom 1. Januar — 31. Dezember 1861 auf Rechnung des Staates.

4. Das Datum „15. Januar 1838" repräsentiert nur die statutarische Umänderung der älteren „Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen" (I) in die neuere „Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft" (II). Zweck dieser Umänderung war die Ausdehnung des von der genannten älteren Gesellschaft bis dahin nur mit einem Dampfschiffe, dem „Wilhelm" (a), geführten Betriebes.

Diese Ausdehnung nahm indessen tatsächlich erst ihren Anfang mit der Inbetriebsetzung des von der neuen Gesellschaft weiter beschafften Dampfschiffes „Kronprinz" am 1. September 1839. Von letzterem Tage ab datiert demnach eigentlich die programmgemäße Tätigkeit der am 15. Januar 1838 entstandenen „Württembergischen Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft".

5. Die Bodenseedampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft ging als Nebengeschäft zu dem Bahnbetriebe derselben inzwischen in das Eigentum und den Betrieb des Schweizerischen Bundes über und besitzt seit dem 1. Januar 1902 die Eigenschaft einer Bundesanstalt.

Anmerkungen zu Tabelle IV.

1. Sämtliche in der Tabelle Aa in Rubrik 2 vorgetragenen 53 und ebenso die seit 1901 neubeschafften Schiffe (vgl. Anm. 19) waren, beziehungsweise sind Raddampfer. Von Einführung von Schraubendampfern für den regelmäßigen Personen- und Güterdienst wurde abgesehen, da dieselben einen für die Wasserverhältnisse des Bodensees und der Rheinstrecke bis Schaffhausen zu bedeutenden Tiefgang haben müßten.

Jene Namen, welche im Laufe der Jahre bei einzelnen Schiffen sich wiederholen, sind in chronologischer Folge mit (a) (b) usw. bezeichnet. Wurde bei Verleihung des Namens eines älteren Schiffes an ein neueres das letztere ausdrücklich als „Ersatz" des ersteren bezeichnet, was in früheren Zeiten mehrfach geschah, so ist dieses Verhältnis jeweils ausdrücklich bemerkt.

2. Die Namen der in Betracht kommenden einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten sind hier mit folgenden Abkürzungen angeführt:

Vormalige Anstalten.

Friedrichshafen I -Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen (1824—1838);

Cotta	-Dampfbootunternehmen des Freiherrn von Cotta auf dem Bodensee (1824—1829);
Konstanz	-Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz (1831—1863);
Lindau	-Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau (1838—1861);
Friedrichshafen II	-Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft (1838—1854);
Schaffhausen I	-Schweizerische Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen (1851—1855).

Bestehende Anstalten.

Stand vom 31. Dezember 1900.

Württemberg	-Kgl. Württembergische Bodenseedampfschiffahrt (seit 1854);
Nordostbahn	-Bodenseedampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft (seit 1856);
Bayern	-Kgl. Bayerische Bodenseedampfschiffahrt (seit 1862);
Baden	-Großh. Badische Bodenseedampfschiffahrt (seit 1863);
Schaffhausen II	-Schweizerische Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen (seit 1865);
Österreich	-K. k. Österreichische Bodenseedampfschiffahrt (seit 1884).

3. Die angegebenen Preise sind die ursprünglichen Anschaffungskosten, spätere Umbaukosten sind nicht inbegriffen; die Anschaffungskosten sind zumeist in jener Währung angegeben, in welcher dieselben seinerzeit bezahlt wurden. Die in der deutschen Reichswährung bezifferten Anschaffungskosten für solche Schiffe deutscher Anstalten, welche schon vor Einführung dieser Währung angeschafft wurden, waren lediglich aus späteren amtlichen Quellen, in denen die bezügliche Umrechnung bereits angegeben ist, zu entnehmen. Die nicht vorgetragenen Anschaffungskosten für einzelne Schiffe vermochte ich nicht zu ermitteln. Dieses Verhältnis waltet insbesondere bei mehreren Schiffen der Großh. Badischen und allen der K. k. Österreichischen Bodenseedampfschiffahrt ob. Hinsichtlich der ersteren gibt der betreffende Jahresbericht für 1900 insoferne wenigstens einschlägige Anhaltspunkte, als derselbe folgende Angaben über den Wert der fraglichen noch am 31. Dezember 1900 im Betriebe gestandenen Großh. Badischen Dampfschiffe, einschließlich des Aufwandes für die Einrichtung und Ausrüstung enthält.

Vgl. Tabelle A a Nr.	Schiffe	Jahr der Beschaffung	Wert am 31./12./00 M. D. R. W.
25	Mainau (früher Stadt Konstanz (b))	1858	104588
27	Germania	1864	126417
36	Kaiser Wilhelm (I.)	1871	203179
45	Zähringen	1888	222579
52	Stadt Ueberlingen	1895	202279

Hinsichtlich der Anschaffungskosten des Schiffsmaterials Österreichs ergeben sich Anhaltspunkte aus einer amtlichen Mitteilung, wonach im Jahre 1894, seit welchem eine Neuanschaffung von Dampfschiffen nicht mehr stattfand, der Gesamtschiffswert sich auf 1 569 128 Kr. und darunter jener der vorhandenen Dampfschiffe auf 1 262 864 Kr. belief.

4. Die Umbenennungen der am 31. Dezember 1900 noch im Betriebe gestandenen Schiffe sind durch Sperrdruck hervorgehoben. Die Einklammerung der Umbenennungen bei Nr. 34 bedeutet, daß das betreffende Schiff seinen ursprünglichen Namen neuerdings wieder zurückerhalten hat. Vgl. folgende Anm. 13.

5. Die unter Nr. 5 und Nr. 30 vorgetragenen Schiffe erfuhren aus Anlaß ihres Unterganges in den Jahren 1861, beziehungsweise 1869, keine endgiltige, sondern nur eine zeitweise Außerdienststellung, da dieselben, wie das beigesetzte Zeichen △ erkennen läßt, später gehoben und wieder in Stand gesetzt wurden. (Vgl. Anm. 6, beziehungsweise 11.) Der Vortrag dieser zeitweiligen Außerdienststellung würde, strenge genommen, nicht in die für die Angabe der endgiltigen Außerdienststellung einzelner Schiffe bestimmte Tabellenrubrik 10 gehören, indessen glaubte ich denselben unter Einklammerung dennoch dort andeuten zu sollen.

6. Der „Ludwig" (a) sank infolge Aufstoßes des Dampfers „Zürich" (Nr. 23) am 11. März 1861. Im Jahre 1863 wieder gehoben, wurde derselbe von der Firma Gebr. Helfenberger & Cie. in Rorschach erworben und unter dem neuen Namen „Rorschach" während der Jahre 1864—68 zu einem Privatdampfschiffbetriebe auf dem Bodensee benützt. Im Jahre 1868 wurde das Schiff in ein Segelschiff umgewandelt. Die Verwendung des Schiffes als Privatdampfboot von 1864—1868 konnte in dem Rubrikenbau der Tabelle keinen entsprechenden Vortrag finden.

7. Die „Stadt Konstanz" (a) wurde im Jahre 1858 nicht vollständig, sondern nur als Dampfboot außer Dienst gestellt. Nach Entnahme der Maschine wurde der Rumpf als Schleppboot „Meersburg" noch längere Zeit verwendet.

8. Der „Merkur" ging im Jahre 1890 durch Kauf an die Firma J. Haymann in Konstanz über.

9. Die „Stadt Lindau" (a) sank am 8. Oktober 1887 infolge Aufstoßes des Dampfers „Habsburg" (Nr. 41) und wurde nach ihrer Wiederhebung als Altmaterial verkauft.

10. Das Dampfboot „Jura" wurde für den am 11. März 1861 gesunkenen „Ludwig" (a) noch im Jahre 1861, also in jener Zeit, in welcher die Gesellschaft in Lindau den Betrieb ihres Unternehmens bereits für Rechnung des bayerischen Staates führte, beschafft. Dasselbe diente vorher auf dem Neuenburger See, wurde nach seinem Ankaufe für Lindau abgebrochen, dorthin transportiert und dort wieder zusammengesetzt. Am 12. Februar 1864 sank es ebenfalls infolge Aufstoßes des Dampfers „Zürich" und wurde nicht mehr gehoben.

11. Der „Rheinfall" sank am 20. Dezember 1869 infolge einer Kesselexplosion; nach seiner Wiederhebung im Jahre 1871 wurde derselbe unter dem neuen Namen „Neptun" wieder in Dienst genommen, in welchem er heute noch steht.

12. Der „Ludwig" (b), im Dienste seit 1869, erhielt seinen Namen nach dem König Ludwig II. von Bayern, während der im Jahre 1838 erbaute, im Jahre 1861 gesunkene und durch das Boot „Jura" ersetzte „Ludwig" (a) nach König Ludwig I. von Bayern benannt war. Der neuere „Ludwig" war also kein Ersatzschiff für den älteren „Ludwig".

13. Das von Schaffhausen II im Jahre 1870 erbaute Dampfschiff „Hohenklingen" (benannt nach der alten Minnesängerburg gleichen Namens ob Stein) ging im Jahre 1872 durch Kauf an Württemberg über und stand am 31. Dezember 1900 unter dem Namen „Mömpelgard" (so genannt nach der früheren württembergischen Besitzung Montbeliard, oder Mömpelgard in

Frankreich) noch im Eigentume Württembergs. Dabei war das Schiff aber von Württemberg seit einigen Jahren wieder an Schaffhausen II vermietet. Im Jahre 1903 kaufte letztere Anstalt dasselbe von Württemberg zurück und verlieh ihm seinen alten Namen „Hohenklingen" wieder. Der von Württemberg im Jahre 1872 gezahlte Kaufpreis betrug 56000 M. D. R. W., der von Schaffhausen II im Jahre 1903 entrichtete Rückkaufspreis 12317 Frcs. Jedoch erfordert der Umbau des Schiffes zur besseren Anpassung für die Rheinfahrten noch einen weiteren Aufwand von etwa 50000 Frcs.

14. Den beiden genannten Anstalten je zur Hälfte zugehörig gewesen.

15. Den beiden Anstalten je zur Hälfte zugehörig, aber der Verwaltung der Anstalt Bayern unterstehend.

16. Dieser Glattdecker, der im Jahre 1845 beschaffte „Maximilian" (Tabelle A a Nr. 11) wird wegen seiner veralteten Bauart und geringen Leistungsfähigkeit allerdings seit neuerer Zeit nur mehr in Notfällen für den regelmäßigen Personen- und Güterdienst, sowie als aushilfsweiser Remorkör für den Fall der zeitweiligen Außerdienststellung der Dampffähre verwendet.

17. Vgl. Anm. 15.

18. Eines der hier vorgetragenen Schleppboote steht gleich der Trajektfähre im gemeinsamen hälftigen Eigentume der Anstalten Bayern und Nordostbahn, aber in der Verwaltung der ersteren.

19. **Nachtrag.**

Aenderungen in dem Stande der Dampfschiffe für den regelmäßigen Personen- und Güterdienst gegenüber Tabelle A a und A b seit 1. Januar 1901.

α. Neu in den Dienst gestellt:

1901. Durch Württemberg: „König Wilhelm" S.
„ Durch Baden: „Stadt Konstanz" (c) S.
1903. Durch Württemberg: „Württemberg" (b) S.
„ Durch Baden: „Stadt Meersburg" S.
1905. Durch die Schweizerischen Bundesbahnen: „St. Gallen" (b) S.
„ Durch Bayern: „Lindau" (b) S.

Der frühere nach der Inselstadt des Bodensees benannte bayerische Dampfer (Tabelle A a Nr. 20) hieß „Stadt Lindau". Der neue Dampfer „Lindau" erhielt zuerst unter allen Bodenseedampfern einen Scheinwerfer. Das Kommando auf diesem neuesten Dampfer des ganzen Bodensees führte der älteste Kapitän des Sees, Riesch (vgl. S. 64 Anm. 1), bis zu seiner am 1. März 1906 erfolgten Pensionierung.

β. In anderes Eigentum übergegangen und umbenannt:

1903. Durch Württemberg an Schaffhausen II zurückverkauft: „Mömpelgard", und von letztgenannter Anstalt wieder als „Hohenklingen" zurückbenannt. (Vgl. Tabelle A a Nr. 34 und Anm. 13.)

γ. Endgiltig außer Dienst gestellt:

1903. Durch Württemberg: „Württemberg" (a). (Vgl. Tabelle A a Nr. 7.)
1905. Durch Baden: „Leopold" (b). (Vgl. Tabelle A a Nr. 8.)

Der Dampfer „Württemberg" (a) führte früher den Namen „Kronprinz" und spielte eine gewichtige Rolle in der Bodenseedampfschiffahrt. Der „Leopold" (b) stammte noch aus den Zeiten des Gemeinschaftsverhältnisses

zwischen den Dampfschiffahrtsgesellschaften zu Konstanz und Lindau. Vgl. „Wirtschaftsstudien“ XXI S. 121. Mit den beiden vorgenannten Schiffen verschwanden die ältesten noch vorhandenen Bodenseedampfer und erübrigt also aus der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt 1824—1847 nur noch ein einziges Dampfboot, der bayerische „Maximilian“, im Dienste seit 1845 (Tabelle A a Nr. 11), welcher allerdings nur mehr als Reserveschiff in Verwendung kommt. (Vgl. Anm. 16.)

Außerdem:

1903. Durch Österreich: „Karoline“. (Vgl. Tabelle A b Nr. 4.)

Dieses „Propellerboot für Gesellschaftsreisen“ wurde im Jahre 1903 an die Gemeinde Bregenz um 2000 Kr. verkauft. Nach neuerlichen Mitteilungen steht es nun im Privateigentume des Bürgermeisters von Bregenz, Pedenz, und dient im Sommer zur Personenbeförderung zwischen Bregenz und solchen benachbarten kleineren österreichischen Uferorten, welche weder Dampfschiff- noch Eisenbahnstationen besitzen. Die festgesetzten Taxen für diese private Personenbeförderung sind öffentlich ausgeschrieben.

δ. Zum Neubaue genehmigt:

1905. Durch die Schweizerischen Bundesbahnen: „Rhein“ (c) S.

„ Durch Österreich: Ein neuer Salondampfer.

Anmerkungen zu Tabelle V.

1) Die sämtlichen in Abt. A aufgeführten Uferorte mit Dampfschiff- und Eisenbahn-Stationen schließen sich in der angegebenen Reihenfolge geographisch aneinander an. Auf die letztgenannte Station, Lochau, folgt die erstgenannte, Lindau Rangierbahnhof, womit der Ring der Stationen um den Obersee geschlossen erscheint.

Gegenüber der anschließenden offenen Wasserfläche des Ueberlinger Sees wird die Grenze des Obersees durch die direkte Luftlinie zwischen Meersburg und Staad bei Konstanz gebildet. Meersburg wird dem Obersee, Staad dem Ueberlinger See zugerechnet.

2) In allen fünf Uferstaaten des Bodensees sind seit der um die Jahrhundertwende eingetretenen Verstaatlichungsaktion in der Schweiz die sämtlichen diesen See berührenden Vollbahnen nunmehr Staatsinstitute und die daselbst bestehenden den Obersee bedienenden Dampfschiffahrtsanstalten organische Zugehörungen dieser Staatsinstitute der betreffenden Uferstaaten.

In den regelmäßigen Dienst der Dampfschiffahrt auf dem Obersee teilen sich die Dampfschiffahrtsanstalten aller fünf Uferstaaten nach den jeweiligen Bestimmungen der einzelnen gemeinsamen Semestralfahrordnungen der V. D. V.*

3) Bad Schachen ist nur für den Sommer Dampfschiffstation. Die Eisenbahnstation für Bad Schachen ist Enzisweiler.

4) Nonnenhorn strebt seit längerem auch eine Dampfschiffstation an.

5) Waldhaus Jakob ist hauptsächlich Ausflugstation für Konstanz und wird die erst im 20. Jahrhunderte dort errichtete Dampfschiffstation nur im Sommer täglich mehrmals, hingegen im Winter lediglich an Sonn- und Feiertagen befahren.

6) Uttwyl wird nicht mehr regelmäßig, sondern nur ausnahmsweise befahren.

7) Arbon wird seit neuester Zeit im Sommer an Wochentagen einmal, an Sonn- und Feiertagen dreimal, im Winter hingegen überhaupt nicht befahren.

8) Rheineck oder Rheinegg, etwa 4 km oberhalb des Einflusses des Hochrheines in den Obersee gelegen, spielte schon zur Zeit der alten Segelschiffahrt eine bedeutende Rolle in der Bodenseeschiffahrt und besaß zuerst auch eine Dampfschiffstation. Die Dampfboote mußten also damals die betreffende Strecke des Hochrheines befahren.

9) Die beiden Nachbarorte Hard und Fußach besaßen früher getrennte Dampfschiffstationen. Jene in Fußach ging im J. 1876, jene in Hard schon vorher ein. Hard erhielt seit neuerer Zeit wieder eine solche Station, welche indessen nur an den Sonn- und Feiertagen der Sommersaison von Bregenz und Lindau aus befahren wird. Beiden Orten zusammen dient die gemeinsame Eisenbahnstation Hard-Fußach.

10) Die Dampfschiffahrt auf dem Ueberlinger See wird von der badischen Staatsdampfschiffahrt allein besorgt. Die diesen Seeteil umziehenden Eisenbahnstrecken gehören zum badischen Staatsbahnnetze.

11) Unteruhldingen ist mit der an der Gürtelbahn gelegenen Eisenbahnstation Oberuhldingen-Mühlhofen durch eine Flügelbahn verbunden.

12) Nußdorf liegt an der vor dieser Station bereits wieder an das Seeufer getretenen Gürtelbahn. Die Dampfschiffstation Nußdorf wurde mit der Errichtung der dortigen Eisenbahnstation (1901) eingezogen.

13) Sipplingen verlor seine frühere Dampfschiffstation mit der Eröffnung der Gürtelbahnteilstrecke Radolfzell—Ueberlingen im J. 1895.

14) Ludwigshafen und Bodman werden seit der in Anm. 13 beregten Eröffnung von den Dampfschiffen nicht mehr regelmäßig, sondern nur ausnahmsweise befahren.

15) Der gesamte Dampfschiffahrtsdienst auf dem Untersee wird lediglich von der Schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen geleistet und entrichtet Baden an dieselbe für die Mitbedienung der badischen Dampfschiffstationen eine vertragsmäßig festgestellte jährliche Subvention.
Die Eisenbahnen am Untersee gehören auf der deutschen Seite zum Netze der Großh. Badischen Staatseisenbahnen, auf der schweizerischen Seite zu jenem der Schweizerischen Bundesbahnen.

16) Die Dampfschiffstation befindet sich auf der Insel, die Eisenbahnstation auf dem Festlande (Bodansrücken).

17) Die Dampfschiffstation Mannenbach wird wegen der Kürze des Landungssteges nur befahren, wenn das Anlegen der Dampfschiffe ohne Anstand geschehen kann.

18) Die Dampfschiffahrt zwischen Schaffhausen und Stein wird ebenfalls ausschließlich von der Schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen besorgt. Die in Betracht kommenden Eisenbahnen gehören den Netzen der Schweizerischen Bundesbahnen und der Großh. Badischen Staatseisenbahnen an.

19) Büsingen, am rechten Rheinufer, liegt in einem von schweizerischem Gebiete umschlossenen badischen Landesteile.

———

Anmerkungen zu Tabelle VI.

1) Das Betriebsjahr fiel im allgemeinen mit dem Kalenderjahre zusammen. Das J. 1851, gegen dessen Ende der Betrieb überhaupt eröffnet wurde, erscheint in vorstehende Tabelle nicht aufgenommen, weil der bezügliche Jahresbericht der Gesellschaft nicht mehr auffindbar ist und sonach das nötige Material fehlt. — Das J. 1853 bildete insoferne den Brechpunkt in der Entwicklungsgeschichte der Gesellschaft, als vom 1. Juni d. J. ab das bis dorthin mit dem einzigen Dampfboote „Stadt Schaffhausen" und mit einem kleineren Aktienkapital betriebene Unternehmen sich in ein erweitertes Unternehmen mit einer Mehrzahl von Dampfschiffen und einem höheren Aktienkapital umänderte. Diese Umänderung ist in der Tabelle bei Vortrag des J. 1853 durch den größeren Zeilenabstand derart bezeichnet, daß die obere Jahreszahl 1853 das beschränkte Unternehmen bis zum 30. Mai, die untere Jahreszahl 1853 das erweiterte Unternehmen ab 1. Juni gl. J. bedeutet. Hiernach erschien, wie der betreffende Jahresbericht der Gesellschaft sich selbst ausdrückt, das J. 1854 als das erste „Normaljahr". — Die Jahresberichte für die zwei noch folgenden Jahre des Betriebes der Gesellschaft, 1855 und 1856, sind nicht auffindbar und konnten demgemäß bestimmte bezügliche Vorträge in die Tabelle nicht aufgenommen werden. Es mag dahin gestellt bleiben, ob bei der am 31. Dezember 1856 erfolgten Auflösung der Gesellschaft ein solcher Bericht für 1856 überhaupt noch veröffentlicht wurde.

2) Die Einnahmen für Getreide sind hier in jenen für Güter überhaupt mitenthalten.

Anmerkungen zu Tabelle VII.

1) Das Betriebsjahr lief zuerst — in Übereinstimmung mit der am 1. Juli 1854 erfolgten Übernahme der Bodenseedampfschiffahrt durch den Staat — jeweils vom 1. Juli des einen bis zum 30. Juni des nächstfolgenden Jahres. Dieses Verhältnis dauerte bis zum 30. Juni 1878. — Vom 1. April 1879 ab läuft das Betriebsjahr je vom 1. April des einen bis zum 31. März des nächstfolgenden Jahres und währt diese Einteilung noch in der Gegenwart fort. Hienach beschränkte sich das Übergangsjahr von der früheren zu der jetzigen Jahreseinteilung auf die Zeit vom 1. Juli 1878 bis 31. März 1879, also auf nur 3 Quartale. Das letzte hier in Betracht kommende Betriebsjahr umfaßt die Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 und erstreckt sich demgemäß über die Jahrhundertwende hinaus.

2) Eine ausdrückliche Erklärung hinsichtlich des Fehlbetrages im J. 1891/92 enthielt der betreffende Jahresbericht nicht. Anscheinend stand derselbe mit der in ebendiesem Jahre erfolgten Anschaffung der Dampfbarkasse „Buchhorn" im Zusammenhange.

Anmerkungen zu Tabelle VIII.

1) Das Betriebsjahr fiel mit dem Kalenderjahre zusammen. Für das erste Betriebsjahr, 1855, kam nur die Zeit vom 23. Juni ab in Betracht, da erst mit diesem Tage der Dampfschiffahrtsbetrieb der Gesellschaft auf dem Bodensee, und zwar zunächst nur mit einem Dampfer und einem Schlepper begann. Erst ab 1. November gl. J. kamen der zweite Dampfer und der zweite Schlepper in

Verwendung und erst am 1. Januar 1857 erfolgte die Einstellung des Materials der gleichzeitig aufgelösten älteren Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Schaffhausen in den Dienst der Nordostbahn-Gesellschaft, womit diese ihren Dampfschiffahrtsbetrieb auf dem Bodensee in größerem Maßstabe aufnehmen konnte.

2) In den Jahresberichten ist von Anfang an mehrfach ausdrücklich betont, daß die Bodenseedampfschiffahrt der Nordostbahn-Gesellschaft keine selbständige Anstalt der Gesellschaft, sondern nur ein „Hilfsunternehmen“ derselben für ihren Eisenbahnbetrieb bilde und bei letzterem verrechnet werde. Gleichwohl ist von dem in „diesem Zweige des Gesamtunternehmens der Gesellschaft engagierten Kapitale“ — im Sinne eines speziellen Anlagekapitals für den Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt — wiederholt die Rede. Indessen findet sich die Höhe dieses speziellen Anlagekapitals nur zweimal, nämlich für die J. 1861 und 1900, beziffert, wie dieses in der Tabelle vorgetragen erscheint. Im J. 1870 erhob die Regierung des Kantons Thurgau gegen die Nordostbahn-Gesellschaft Steueransprüche wegen des Betriebes der Bodenseedampfschiffahrt derselben. Die Gesellschaft protestierte dagegen, weil diese Schiffahrt nur einen Teil ihres Gesamtunternehmens bilde, letzteres aber konzessionsgemäß steuerfrei sei. Sie wurde jedoch angehalten, die Steueransprüche der Regierung nicht nur für die Zukunft, sondern auch für die Vergangenheit, und zwar bis zurück zur Einführung ihrer Bodenseedampfschiffahrt zu befriedigen. Wegen dieses Verhältnisses, welches die Gesellschaft in ihrem betreffenden Jahresberichte als eine gegen sie begangene „krasse Ungerechtigkeit“ bezeichnete, sah sich dieselbe veranlaßt, „die Ausgabenrechnung für den Dampfbootbetrieb (auf dem Bodensee) teilweise auf andere Grundlagen, als bisher zu stellen, und die Anstalt in dieser Beziehung zu behandeln, wie wenn sie eine von der übrigen Nordostbahn-Unternehmung unabhängige Unternehmung wäre“. Demgemäß wurden von der Nordostbahn-Gesellschaft für die Folge die Bodenseedampfschiffahrt — und ebenso die im J. 1874 aus Konkurrenzrücksichten erworbene Dampfschiffahrt auf dem Züricher See — als „Nebengeschäfte“ bezeichnet. Trotzdem findet sich eine Bezifferung des speziellen Anlagekapitals der Gesellschaft hinsichtlich der Bodenseedampfschiffahrt auch von da ab nur für das J. 1900. Die weitere bezügliche Angabe in der Tabelle für das J. 1887 ist einem anderweitigen offiziellen Schriftstücke der Nordostbahn-Gesellschaft (S. Ü. Nr. 49) entnommen.

3) Hinsichtlich der in einzelnen Jahren aufgetretenen Fehlbeträge wurde in den betreffenden Jahresberichten erläuternd bemerkt:

1855. Schwierigkeiten des Eröffnungsjahres bei anfangs sehr knappem Schiffsmaterial.

1873. Auftreten der Cholera, bedeutende Mehrausgaben auf den Unterhalt der Schiffe und Einwirkung der neuen Vorarlberger Bahn.

1874. Konkurrenz der Vorarlberger Bahn und der „Landroute Schaffhausen — Württemberg“ (Eisenbahnverbindung Schaffhausen—Radolfzell—Stockach und deren nördliche Verzweigungen), Anschaffung der Trajektfähre nach Lindau usw. Dabei wurde die Hoffnung auf günstigen Einfluß der von allen Dampfschiffahrtsanstalten gemeinsam zur Einführung zu bringenden namhaften Tariferhöhung ausgesprochen.

1875. Ähnliche Verhältnisse wie 1874, aber ersichtlich vorteilhafte Einwirkung der erfolgten Tariferhöhung.

4) Ebensowenig als die Jahresberichte (mit zwei Ausnahmen) eine Bezifferung des auf die Bodenseedampfschiffahrt treffenden Teiles des Anlagekapitals der Nordostbahn-Gesellschaft enthalten, bezeichnen dieselben (mit den vier in der Tabelle ersichtlich gemachten Ausnahmen) die prozentuale Verzinsung dieses speziellen Anlagekapitals.

5) Für die J. 1855—1859 sind die Fahrtleistungen der Schiffe noch nach Schweizer Stunden angegeben.

Anmerkungen zu Tabelle IX.

1) Wegen des J. 1861, in welchem die Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau ihr am nachfolgenden 1. Januar 1862 in das Eigentum und den Betrieb des bayerischen Staates übergegangenes Unternehmen bereits auf Rechnung des letzteren führte, vgl. „Wirtschaftsstudien" XXI. S. 224 Anm. 1 am Ende.

Das Rechnungsjahr der bayerischen Behörden lief früher je vom 1. Oktober des einen bis zum 30. September des nächstfolgenden Jahres. Deshalb wurde das erste Betriebsjahr des Staates, 1862, um dasselbe mit dieser amtlichen Jahreseinteilung in Einklang zu bringen, mit dem 30. September des genannten Jahres abgeschlossen und sonach nur mit 3 Quartalen angenommen, während das vierte Quartal 1862 zum J. 1862/63 gezogen wurde. — Vom J. 1868 ab fällt auch in Bayern das amtliche Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahre zusammen und wurde zum Übergange von der alten in die neue Rechnungsweise das J. 1866/67, begonnen mit dem 1. Oktober 1866, bis zum 31. Dezember 1867 erstreckt, so daß es 5 Quartale umfaßte.

2) Die Fehlbeträge in den J. 1863/64 und 1872 werden in den bezüglichen Jahresberichten motiviert, wie folgt:

1863/64. Ungünstige Witterung im Sommer, verminderter Güterverkehr in Verbindung mit dem Untergange des Dampfbootes „Jura".

1872. Verminderter Verkehr infolge der Choleraepidemie.

Hinsichtlich der Fehlbeträge in den J. 1892 und 1894 findet sich in den betreffenden Jahresberichten keine Motivierung.

Anmerkungen zu Tabelle X.

1) Das Betriebsjahr fiel mit dem jeweiligen Kalenderjahre zusammen. Für die Jahre 1863, in dessen Laufe der Staat in das Eigentum und den Betrieb der Bodenseedampfschiffahrt trat, bis 1871 wurden keine Jahresberichte über diesen Betrieb und seine Ergebnisse veröffentlicht. Für die J. 1872—1875 erschienen bezügliche Nachrichten in den „Jahresberichten des Großh. Badischen Handelsministeriums über seinen Geschäftskreis", vom Jahre 1876 ab bildete dann die Bodenseedampfschiffahrt beständig einen Teil der „Jahresberichte über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt im Großherzogtum Baden". Aus dieser Sachlage erklärt sich die Weglassung der J. 1863—1871 in der Tabelle.

2) Die „Jahresberichte des Großh. Handelsministeriums u. s. w." für 1872—1875 enthalten keine Angaben bezüglich des Anlagekapitals.

3) Die auffällige Differenz der Einnahmen und Ausgaben der Jahre vor 1880 im Gegensatze zu den folgenden Jahren scheint mit einer seit dem genannten Jahre betätigten veränderten Abrechnungsweise der gegenseitigen Vergütungen gegenüber den übrigen Dampfschiffahrtsanstalten zusammen zu hängen.

4) Die Fehlbeträge in einzelnen Jahren wurden in den oben angegebenen bezüglichen Quellen folgendermaßen erläutert:

1872—1874. Enggedrängte, mit allen Mitteln arbeitende Konkurrenz; ungenügendes, viele unnötige und dabei kostspielige Fahrten veranlassendes Ineinandergreifen des allgemeinen Fahrplans.

1891. Mindereinnahme im Personenverkehr wegen ungünstiger Witterung; umfassende Schiffsreparaturen.

1892. Erhöhter Personalaufwand; Verbesserungen der Hafenanlagen.

1896. Vermehrter Aufwand für die bauliche Unterhaltung der Schiffe.

5) In den Jahresberichten des Großh. Handelsministeriums sind die Fahrtleistunge der Schiffe im Jahre 1872 noch nach Meilen angegeben.

Anmerkungen zu Tabelle XI.

1) Das Betriebsjahr lief vom J. 1865 bis zum J. 1896 je vom 1. April des einen bis zum 30. März des folgenden Jahres. Für das J. 1865/66 komm nur die Zeit vom 13. April 1865, als dem Eröffnungstage des Betriebes, bis zum 30. März 1866 in Betracht. Vom J. 1897 ab fällt das Betriebsjahr mit dem Kalenderjahre zusammen. Es war demgemäß nötig, für die Zwischenzeit vom 1. April bis 31. Dezember 1896 eine Zwischenrechnung zu erstellen, die in Form eines besonderen Jahresberichtes erfolgte. Auf diese neunmonatliche Zwischenzeit bezieht sich die in der Tabelle zwischen den J. 1895/96 und 1897 vorgetragene Jahreszahl 1896.

2) Die Abminderung des Aktienkapitals in den J. 1873/74, dann 1882/83, 1883/84, 1885/86 und endlich 1886/87 erfolgte durch Rückzahlungen, und zwar derart, daß jeweils auf jede einzelne Aktie eine bestimmte, gleichmäßige solche Zahlung geschah, wonach die Anzahl der Aktien die gleiche blieb, der Nennwert der einzelnen Stücke aber schließlich von 500 Frcs. auf 200 Frcs. herabging. Die Mittel für diese Rückzahlung wurden zumeist aus dem Reservefond entnommen. Vgl. Anm. 6.

3) Die Summen der Ausgaben und des Überschusses für das J. 1874/75 sind hier nicht nach deren Fassung im Texte, sondern nach jener abweichenden in Beilage 4 Abs. 2 des betreffenden gesellschaftlichen Jahresberichtes wiedergegeben.

4) Die Überschüsse jener Jahre, in welchen aus den ersteren keine Dividendenzahlung an die Aktionäre erfolgte, wurden teilweise zu Abschreibungen an den Schiffswerten und Materialkontos, teilweise zur Einlage in den Reservefond benützt. Vgl. Anm. 5 und 6.

Die systematische Durchführung der Abschreibungen an den Schiffswerten erhellt aus nachstehender Zusammenstellung.

Schiff	Anschaffungskosten Frcs.	Wert am 31. XII. 1900 Frcs.
Arenaberg	85818	5000
Schweiz	92467	10000
Neptun	60507	5000

5) Die Fehlbeträge in einzelnen Jahren wurden in den betreffenden Jahresberichten folgendermaßen begründet:

1876/77. Allgemeine Verkehrsstockung; sechswöchentliche Betriebseinstellung wegen Hochwassers im Sommer 1876.

1877/78. Geringer Getreideverkehr; Kesselerneuerung für das Boot „Arenaberg".
1880/81. Erhöhte Ausgabe für bauliche Instandhaltung der Schiffe.
1897. Gehaltserhöhung des Personals; größere Schiffsreparaturen wegen neuer bezüglicher Verordnungen des Schweizerischen Bundesrates; erhöhte Versicherungsprämien usw.
1899. Steigerung der allgemeinen Betriebsausgaben, insbesondere auch durch Erhöhung der Preise für Materialbeschaffungen; zunehmende Konkurrenz der Eisenbahnen.

Die Deckung der Fehlbeträge geschah jeweils aus dem Reservefond.

6) Die Dividende für 1868/69 setzte sich zusammen aus 3% Dividende und 1% Superdividende. — Die Erscheinung, daß vielfach in Jahren mit nicht unerheblichen Überschüssen keine Dividenden gezahlt wurden, erklärt sich durch die jeweilige Überweisung dieser Überschüsse an den Reservefond, aus welchem sodann die Rückzahlungen zur Abminderung des Aktienkapitals — vgl. Anm. 2 —, ferner die Abschreibungen — vgl. Anm. 4 —, sowie die Deckung der einzelnen Jahresfehlbeträge — vgl. Anm. 5 — erfolgten.
7) Die Leistungen der Dampfschiffe in den ersten drei Betriebsjahren sind in den betreffenden Jahresberichten nach Fahrstunden berechnet.

Anmerkungen zu Tabelle XII.

1) Das Betriebsjahr fällt mit dem Kalenderjahre zusammen. Für das J. 1884 kam nur die Zeit vom 15. September, dem Tage der Betriebseröffnung, bis zum 31. Dezember in Betracht. Die Jahresberichte behandeln die K. k. Bodenseedampfschiffahrt vom J. 1893 ab als selbständigen Diensteszweig, während dieselbe in den vorausgegangenen Jahren in den Staats-Eisenbahn-Betrieb einbezogen war. Die finanziellen Ergebnisse sind in den Jahresberichten bis zum J. 1899 in Gulden- und in jenem für 1900 zum erstenmal in Kronenwährung angegeben. Letztere Angabe habe ich zur Erzielung der Gleichförmigkeit des Vortrages in die Guldenwährung umgerechnet.
2) Der Investitionsaufwand erscheint in den Jahresberichten erst angegeben, seitdem dieselben im J. 1893 die in Anm. 1 beregte weitere Fassung hinsichtlich der Bodenseedampfschiffahrt erhielten.
3) Die einschlägigen Ziffern fehlen in den betreffenden bezüglich der Bodenseedampfschiffahrt noch sehr knapp gehaltenen Jahresberichten für 1884 und 1885.
4) Desgleichen.
5) Eine Abgleichung der Einnahmen und Ausgaben für die J. 1884 und 1885 ist bei dem Fehlen des Vortrages der letzteren unmöglich. Hienach mußte die Frage „ob Überschuß oder Fehlbetrag" für diese beiden Jahre durch Anbringung des entsprechenden Zeichens xy offen gelassen werden.
6) Eine Erläuterung des Fehlbetrages für 1894 findet sich in dem betreffenden Jahresberichte nicht vor.

Anmerkungen zu Tabelle XIII.

1) Bezüglich der Einteilung der Ertragsklassen vgl. S. 199 f.
2) In die Abt. C der Tabelle konnte die Dampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn und die österreichische Staatsdampfschiffahrt nicht mitaufgenommen werden, weil die bezüglichen Angaben für dieselben hiezu ungenügend sind.

Denn hinsichtlich der Dampfschiffahrt der Schweizerischen Nordostbahn (Tabelle VIII) sind bei 46 Betriebsjahren nur für 8 solche unzweifelhafte Angaben bekannt, nämlich für 4 Jahre bestimmte Verzinsungsergebnisse und für ebenfalls 4 Jahre, entsprechend den Fehlbeträgen für dieselben, der Ausfall einer Verzinsung.

Für die übrigen 38 Jahre hingegen steht bei der Erzielung von Überschüssen für dieselben zwar der Anfall einer Verzinsung fest, aber es fehlen die Angaben für deren Höhe und konnte deshalb eine Verteilung dieser Jahre auf die entsprechenden Rubriken nicht betätigt werden.

Ähnlich verhält es sich mit der österreichischen Staatsdampfschiffahrt (Tabelle XII). Hier steht bei 17 Betriebsjahren nur für eines derselben eine unzweifelhafte Angabe zur Verfügung, nämlich für das Jahr 1894 — bei dem erlaufenen Fehlbetrage der Ausfall einer Verzinsung.

Sodann steht zwar fest, daß für 14 Jahre bei dem Vorhandensein bezüglicher Überschüsse auch eine Verzinsung erzielt wurde, aber es mangelt die Bezifferung der Höhe derselben.

Endlich liefern die verfügbaren Quellen keine Anhaltspunkte dafür, ob in den 2 Jahren 1884 und 1885 sich Ueberschüsse oder Fehlbeträge und dadurch ein Anfall oder ein Ausfall der Verzinsung ergaben.

Es ist also nicht möglich zu bestimmen, einerseits in welche Rubriken jene 14 Jahre mit ziffermäßig unbekannten Verzinsungsergebnissen einzuteilen sind und anderseits, ob die beiden letztgenannten Jahre, 1884 und 1885, auf die Rubrik 20 oder auf eine der Rubriken 6 bis 19 treffen.

Anmerkungen zu Tabelle XIV.

1) Die Übersicht (vgl. S. 180 Anm. 2) bezieht sich nur auf den Personentransport auf dem Obersee. Hienach sind in dieselbe nicht einbezogen:
   a) Der besondere Dienst Badens auf dem Überlinger See, zu welchem gemäß der Übereinkunft für die Deutsch-Österreichische Bodenseegemeinschaft vom J. 1886 im J. 1894 auch die Einnahmen aus den durch die Dampfschiffe der sämtlichen Teilnehmer ebendieser Gemeinschaft im Lokalverkehre zwischen Konstanz und Meersburg ausgeführten Personentransporten gerechnet wurden;
   b) der besondere Dienst der Schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft in Schaffhausen auf dem Untersee und Rhein, sowie
   c) die sämtlichen auf dem Obersee im Vollzuge der weiteren Gemeinschaften zwischen einzelnen Verwaltungen lediglich zum Zwecke des Güterdienstes vollzogenen Fahrten.

   Außerdem sind nicht einbezogen die auf dem Obersee erfolgten:
   d) Fahrten, welche damals Österreich auf eigene Rechnung allein auf der Strecke Bregenz—Hard—Rorschach—Arbon—Romanshorn—Konstanz betätigte,
   e) die von der besonderen Arboner Gemeinschaft ausgeführten Fahrten.
2) Aus der Vergleichung der kilometrischen Fahrtleistungen erhellt, daß die Leistung der im Rahmen der Fusion zwischen Bayern und der Nordostbahn (3) erfolgten Fahrten gerade die Hälfte der von der Deutsch-Österreichischen Gemeinschaft (1) ausgeführten Leistung darstellt, während die sämtlichen übrigen einschlägigen Fahrten zusammen (2, 4, 5) die Zahl der Kilometerleistung ebengenannter Fusion nicht erreichen.

3) Die Einnahmen setzen sich zusammen, wie folgt:

I. Deutsch-österreichischer Verkehr.			II. Deutsch-schweizerischer Verkehr.		
(1)	384800	M. D. R. W.	(3)	148000	M. D. R. W.
(2)	6400	" " " "	(4)	32800	" " " "
			(5)	47200	" " " "
	391200	" " " "		228000	" " " "

zu I.

Hiervon treffen auf:

Die vier Teilnehmer der Deutsch-Österreichischen Gemeinschaft je 96200 M. D. R. W. (1),

die Nordostbahn 6400 M. D. R. W. (2).

zu II.

Hievon treffen auf:

Bayern 74000 M. D. R. W. (3),

Württemberg: 16400 (4) + 47200 (5) = 63600 " " " ",

die Nordostbahn: 74000 (3) + 16400 (4) = 90400 " " " ".

Systematische Übersicht

der einschlägigen

Literatur, amtlichen Quellen

und

offiziellen Kartographie.

(S. Ü.)

Nach dem Stande vom 1. Mai 1905.

Mit Nachtrag.

Vorbemerkungen zu der S. Ü. überhaupt.

1) Die nachfolgende S. Ü. ist im allgemeinen nach dem Schema jener in „Wirtschaftsstudien" XXI S. 231 f. eingerichtet. Die dortselbst ersichtlichen Unterabteilungen, welche hier entbehrlich sind, entfallen hier.

2) Von denjenigen Werken, welche dort aufgeführt sind und auch hier einschlagen, sind hier nur jene rekapituliert, die auch hier besonders beachtenswert erscheinen. Dieselben sind durch das vor der betreffenden Ordnungsnummer angebrachte Zeichen † bemerklich gemacht.

3) Es empfiehlt sich demnach, neben der hier folgenden S. Ü. auch auf die oben unter 1) erwähnte ältere S. Ü. zurückzugreifen.

4) Die unter „I. Literatur" aufgeführten Bücher und Schriften wurden mit Ausnahme der unter Nr. 5, 10 und 38 benannten, welche ich mir nicht verschaffen konnte, benützt; die unter „III. Offizielle Kartographie" beregten Produkte wurden sämtlich eingesehen. Hinsichtlich des unter „II. Amtliche Quellen" vorgetragenen Materials erhellt aus den beigefügten Bemerkungen, inwieweit mir eine Einsichtnahme und Benützung desselben möglich war.

I. Literatur.

A. Sammelwerk.

†1) Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung. Lindau seit 1869.
Daraus hauptsächlich:
a) **Zeppelin**, E. Graf, Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824—1884. (Heft XIV 1885.)
b) Derselbe, Kaiser Wilhelm I. am Bodensee. (Heft XVII 1888) und Nachtrag hiezu (Heft XXXII 1903).
c) Derselbe, und Andere, Bodenseeforschungen. (Heft XXII 1893.)
Vgl. auch Nr. 78.

B. Der Bodenseeverkehr überhaupt.

†2) **Zeppelin-Ebersberg**, Dr. E. Graf, Der Bodensee. (**Knapp**, Ch. und Andere, Geographisches Lexikon der Schweiz. Neuenburg 1902 I S. 287 f.)

Dieser ausführlichste und gediegendste unter allen lexikographischen Artikeln über den Bodensee behandelt auch insbesondere die Verkehrsverhältnisse desselben, dann die Segel- und Dampfschiffahrt auf diesem See in neuerer Zeit. Anlangend die Dampfschiffahrt erscheint dieser Artikel hienach gewissermaßen als Ergänzung der unter Nr. 1a vorgenannten Arbeit des gleichen Verfassers bis auf die Gegenwart.

3) Bodensee und Rhein. Illustrierte internationale Verkehrszeitung. Freiburg i. Br. seit 1896.

Das mit lesenswerten Artikeln ausgestattete Blatt diente von 1896 bis 1904 dem „Verband der Gasthofbesitzer am Bodensee und Rhein" (bis Schaffhausen) allein und dient seit 1905 ebendiesem Verbande und dem „Bodensee-Verkehrs-Verein" gemeinsam zum offiziellen Organe. Der erstgenannte Verband wurde 1893, der zweiterwähnte Verein 1902 gegründet und erfreut sich letzterer bereits einer weiten Ausdehnung, sowie Allerhöchster und Höchster Förderung. Beide Vereinigungen verfolgen die Hebung des Fremdenverkehrs auf dem Bodensee, arbeiten also mittelbar für die Interessen der Bodenseedampfschiffahrt. Bemerkenswert erscheint auch das von dem Verbande der Gasthofbesitzer früher mehrere Jahre hindurch herausgegebene Bodensee-Reklameplakat mit hübscher Reliefdarstellung der Seeufer. Vgl. auch Nr. 78.

C. Die Schiffahrt auf dem Bodensee im allgemeinen.

(Vgl. auch Nr. 2.)

4) Darstellung der Nothwendigkeit und Dringlichkeit der in Rorschach unvermeidlichen Staatsbauten. Rorschach 1851.

Enthält heftige Klagen über die „jämmerlichen“ baulichen Verhältnisse des Hafens in Rorschach. (Anonym.)

†5) Der Motorenbetrieb auf dem Bodensee. („Das Schiff“. Berlin 1896 No. 338, 343 und 344.)

Ich zitiere diese Aufsätze lediglich nach einer Aktennotiz, da ich mir dieselben trotz direkten Ersuchens an die Redaktion und Verlagshandlung der Zeitschrift „Das Schiff“ nicht zu verschaffen vermochte.

†6) Allgemeine Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für den Bodensee, Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, nach dem Stande vom 1. Mai 1900. (Nicht 1890, wie es in „Wirtschaftsstudien“ XXI S. 236 unter S. Ü. Nr. 42 unrichtig lautet.) Amtliche Ausgabe. Karlsruhe 1900.

Neueste Fassung der älteren „Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee vom 22. September 1867“ und „Gemeinsamen Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen vom 28. gl. M.“, nebst deren Abänderungen und Ergänzungen, auftragsgemäß von badischer Seite veröffentlicht.

Auf der Grundlage dieser generellen Veröffentlichung publizierten die Regierungen der verschiedenen Uferstaaten die „Allgemeinen Schiffahrtspolizeilichen Vorschriften usw. nach dem Stande vom 1. Mai 1900“ in Buchform für ihr Gebiet, und zwar unter Beigabe der dortselbst bestehenden Spezialbestimmungen hinsichtlich der Bodenseeschiffahrt überhaupt, sowie der besonderen

7) Hafen-, Anlandestellen-, Damm- und Zollordnungen für die einzelnen Uferorte des Bodensees, wie solche bereits seit längerer Zeit bestanden und nunmehr nach den vorgenannten Vorschriften vom 1. Mai 1900 revidiert wurden.

Die umfangreichste Veröffentlichung in dieser Richtung ist jene des Eidgenössischen Eisenbahndepartements vom J. 1903.

D. Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee insbesondere.

(Vgl. auch Nr. 1a und 2.)

8) **Pernwerth von Bärnstein**, F., Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung während ihrer ersten Hauptperiode (1824—1847). (Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns. Herausgegeben von **Georg Schanz**. XXI. Leipzig 1905.)

Das Buch steht mit der vorliegenden Arbeit, wie auch in deren Vorworte dargelegt ist, in innigem Zusammenhange, indem es einerseits die allgemeine Grundlage bildet, auf welche sich letztere aufbaut und anderseits in einzelnen Ausführungen direkt in die hier behandelte zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt übergreift. Demgemäß erscheint für dessen Zitierungen in gegenwärtiger Arbeit auch die besondere Form angezeigt, wie dieselbe in der „Erklärung der gebrauchten Zeichen und Abkürzungen“ angegeben erscheint.

9) **Bethge**, Die geschichtliche Entwicklung der Württembergischen Bodenseedampfschiffahrt (ein Gedenkblatt zum 50 jährigen Bestehen des Staatsbetriebes dieser Dampfschiffahrt) nach amtlichen Quellen unter Berücksichtigung der allgemeinen Schiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee. Stuttgart 1905.

Derartige Spezialarbeiten über die geschichtliche Entwicklung einzelner Dampfschiffahrtsanstalten für den Bodensee, wie eine solche in der vorstehend

genannten Monographie zum erstenmal geboten wird, erscheinen als willkommene Ergänzungen der Gesamtgeschichte der Bodenseedampfschiffahrt, da gerade in ihnen sich die Gelegenheit für einschlägige Detailangaben gibt, welche Aufnahme in die Gesamtgeschichte selbst nicht finden können.

An weiteren einschlägigen literarischen Erscheinungen hinsichtlich der hier in Rede stehenden zweiten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt vermochte ich nur die beiden nachbezeichneten anonymen Broschüren ausfindig zu machen, welche indessen beide, wie schon ihr Titel zeigt, nicht sowohl geschichtlichen, als vielmehr polemischen Inhaltes sind.

10) Ein Leuchtfeuer über den Bodensee. Material zur Beurteilung der Zustände der Bodenseedampfschiffahrt und der Ursachen ihrer Verhältnisse. Stuttgart 1887.

11) Rundfahrt des Dampfers „Leuchtfeuer" zur Erhellung der Schiffsuntergänge auf dem Bodensee. Neues Material für Seeleute und solche, die es nicht sind. Stuttgart 1888.

E. Die Eisenbahnen im Bodenseeverkehre.

Aus der überaus reichhaltigen Literatur, welche hieher gerechnet werden kann, mögen nachstehende Erscheinungen hervorgehoben werden. Anlangend die Eisenbahnzeitschriften glaubte ich unter Abstand von der Mitaufführung der speziellen österreichischen und schweizerischen bezüglichen Blätter mich umsomehr auf die Angabe des unter Nr. 13 benannten Organes des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen beschränken zu dürfen, als diesem Vereine auch die österreichischen Bahnen angehören und das erwähnte Vereinsorgan auch die schweizerischen Bahnen fortgesetzt in den Kreis seiner Betrachtungen einbezieht.

Über das Zusammenwirken der Eisenbahnen mit der Bodenseedampfschiffahrt selbst sind die Mitteilungen in der gesamten Eisenbahnliteratur sehr spärlich.

a) Allgemeine Eisenbahnliteratur.

12) **Röll**, Dr. V., Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung. 7 Bde. Wien 1890—1897.

13) Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Organ des Vereines. Leipzig 1861—1876, Berlin ab Mitte 1876 fortlaufend.

b) Deutsches Reich überhaupt.

14) **List**, F., Mittheilungen aus Nordamerika. Herausgegeben von E. Weber und E. W. Arnoldi. I. Über Eisenbahnen und Kanäle. Hamburg 1829.
Enthält die älteste Anregung zur Führung einer Eisenbahn an den Bodensee.

15) **Reden**, Dr. Fr. W. Freiherr v., Die Eisenbahnen Deutschlands. Statistisch-geschichtliche Darstellung ihrer Entstehung, ihrer Verhältnisse zur Staatsgewalt, sowie ihrer Verwaltungs- und Betriebseinrichtungen. 11 Bde. Berlin, Posen und Bromberg 1843—1847.
Für gegenwärtige Schrift kommen hauptsächlich in Betracht:
für Bayern: die Bde. VI und XI,
für Württemberg: die Bde. IV und IX,
für Baden: dieselben Bände wie für Württemberg.

16) **Mayer**, A. v., Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart. 2 Bde. Berlin 1890—1891.

c) Bayern insbesondere.

17) **Marggraff**, H., Die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in geschichtlicher und statistischer Beziehung. Bearbeitet unter Benützung amtlichen Quellenmaterials. Mit Abbildungen, Karten und Plänen. München 1894.

d) Württemberg insbesondere.

18) **Supper**, Dr., Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreiche Württemberg. Stuttgart 1895.

e) Baden insbesondere.

19) **Müller**, Dr. K., Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Heidelberg 1904.
Diese vor kurzem erschienene erste buchmäßige Geschichte des badischen Eisenbahnwesens füllt eine bis jetzt sehr fühlbar gewesene Lücke der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens überhaupt aus.
20) **Newhouse**, L., Vorschläge zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogthum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, als zweckmäßigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in größeren Flor zu bringen, den Gütern und Produkten einen besseren Werth zu verschaffen und so den Nationalreichthum zu erhöhen. Karlsruhe 1833.
21) Memorial. Vorstellung der Eisenbahn-Vereine von Konstanz, Radolfzell, Thiengen, Waldshut, Säckingen, Lörrach und Schaffhausen an die beiden hohen Regierungen des Großherzogthumes Baden und des Eidgenössischen Standes Schaffhausen, die Herstellung einer Eisenbahn von der Ausmündung der Badischen Rheinbahn über Schaffhausen nach Konstanz betreffend. Als Manuskript gedruckt. 1843.
22) Die Bodenseegürtelbahn auf Badischem Gebiete. Karlsruhe 1901.
Die Schrift erscheint nach einer Notiz in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen — Vgl. Nr. 13 — (Jhrg. 1901 S. 1375) als eine Veröffentlichung der Generaldirektion der Großh. Badischen Staatseisenbahnen. Dieselbe ist überwiegend bautechnischen Inhaltes.

f) Österreich insbesondere.

23) Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie.
Zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum Seiner Kaiserlichen und Königlichen Apostolischen Majestät Franz Josef I. ꝛc. Herausgegeben vom Österreichischen Eisenbahnbeamtenverein Redigiert von H. Strach. 4 Bde Wien, Teschen, Leipzig 1898.
In Betracht kommt hauptsächlich Bd. I, welcher wieder in zwei große Abteilungen zerfällt.
24) **Schwärzler**, G., Notizen über die Entstehung der Eisenbahn durch Vorarlberg im Allgemeinen usw. Bregenz 1890.
25) **Preninger**, K., Der Bau der Arlbergbahn. Wien 1882.
26) Die Arlbergbahn. Denkschrift aus Anlaß des zehnjährigen Betriebes 1884—1894. Herausgegeben von der K. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck Innsbruck 1896.

g) Schweiz insbesondere.

Die Schweiz besitzt bis heute keine buchmäßige Geschichte ihres gesamten Eisenbahnwesens. Als Ersatz hiefür gilt die Zusammenstellung der unter Nr. 27 und Nr. 28 aufgeführten Arbeiten. Das unter Nr. 29 benannte Büchlein gibt interessante Aufschlüsse über die ältesten Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz, das unter Nr. 30 beregte Buch solche über die erste tatsächliche Ausführung einer Eisenbahnstrecke daselbst, während die unter Nr. 31 und Nr. 32 angegebenen Schriften als die Ausgangspunkte der systematischen Regelung des schweizerischen Eisenbahnwesens erscheinen. In allen diesen Fällen bildet der Bodensee die Basis für die in Aussicht genommenen Bahnführungen. Die übrigen unter Nr. 33—36 nachverzeichneten Bücher behandeln die St. Gotthardbahn, als die einzige bis jetzt in der Schweiz zwischen dem Bodensee und Italien bestehende Alpenüberschienung; das unter Nr. 37 vorgetragene Werk nimmt das in der Ostschweiz neuerdings wieder lebhaft aufgetauchte Projekt einer dortigen Alpenüberschienung nach Italien auch literarisch wieder auf.

27) **Weißenbach,** P., Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz. Berlin 1905. Zusammengefaßte Sonderabdrücke der in den Jhrg. 1898, 1904 und 1905 in dem „Archiv für Eisenbahnwesen" (herausgegeben im Kgl. Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin) erschienenen einschlägigen Einzelaufsätze aus der autoritativen Feder des derzeitigen Präsidenten der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen in Bern.

28) **Herold,** B., Der Schweizerische Bund und die Eisenbahnen bis zur Jahrhundertwende. Der allmähliche Sieg zentralistischer Tendenzen und die Durchführung der Verstaatlichung. Mit 1 Karte. Stuttgart und Berlin 1902.

29) (Hungerbühler, J. M.,) Über das St. Gallische Eisenbahnwesen. Geschichtliches und Technisches. St. Gallen und Bern 1846.

30) **Wrubel,** Dr. Fr., Die Schweizerische Nordbahn. Ein Beitrag zur Vorgeschichte der Nordostbahn. 2. Aufl. Zürich 1897.

31) **Stephenson,** R. und **Swinburne,** H., Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern 1850.

32) **Geigy,** C. und **Ziegler,** J. M., Bericht der vom Schweizerischen Bundesrathe einberufenen Herren Rathsherr Geigy von Basel und Ingenieur Ziegler von Winterthur über die Ausführung eines schweizerischen Eisenbahnnetzes in finanzieller Beziehung.

33) **Motta,** E., Versuch einer Gotthardbahnliteratur. 1844—1882. Basel 1882.

34) **Wanner,** Dr. M., Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens. Nach den Quellen dargestellt. Bern 1880.

35) Derselbe, Geschichte des Baues der Gotthardbahn. Nach den Quellen dargestellt. Luzern 1885.

36) **Ruegg,** H., Die Wirkungen der St. Gotthardbahn. Leipzig 1892.

37) **Bernhardt,** R., Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung. I. Allgemeines. Die Splügenbahn. Die Fern-Ortlerbahn. Zürich 1903. (Vgl. S. 302.)

h) Spezielle Beziehungen der Eisenbahnen zum Bodenseeverkehr.

38) **Stein,** O., Die deutsch-österreichischen Alpenbahnen und das Bodenseetrajekt Bregenz-Friedrichshafen-Konstanz. Bregenz o. J.
39) Derselbe, Die Verkehrsrevolution des Bodenseebeckens. (Sonderabdruck aus der Augsburger Postzeitung. O. J.)
40) **Muschweck,** Die Geltungsgebiete des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. (Schmitt, J., Bayerische Verkehrshefte u. s. w. IX. München 1899 S. 282.)

II. Amtliche Quellen.

A. Die einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten.

a) Die vormaligen drei deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften für die Zeit ihres Fortbestandes während der zweiten Hauptperiode.

†41) Das handschriftliche Aktenmaterial dieser drei Gesellschaften befindet sich, soweit dasselbe noch erhalten ist, bei den Generaldirektionen der Kgl. Bayerischen, Kgl. Württembergischen und Großh. Badischen Staatseisenbahnen. Am vollständigsten erhalten, wenngleich nicht lückenlos, ist jenes der vormaligen Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau, am wenigsten vollständig jenes der vormaligen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz.

Dieses gesamte Material ist mir auf meine Bitte an den Sitzen der genannten drei Generaldirektionen in entgegenkommendster Weise zur Einsichtnahme gestellt worden.

†42) Gedruckte Jahresberichte dieser Gesellschaften. Hievon liegen laut des bezüglichen Überblickes in „Wirtschaftsstudien" XXI S. 239 noch vor:

	Württembergische Gesellschaft	Gesellschaft in Konstanz	Gesellschaft in Lindau
Jahrgänge	1847/48	1847	1847
	1848/49	—	
	1849/50	—	mit
	—	1851	
	—	1855 mit 1860	1860
Anzahl der vorhandenen Jahrgänge	3	8	14
		25	

Spezialschriften dieser drei Gesellschaften finden sich für die Zeit nach 1847 nicht vor.

b) Die Schweizerische Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen für die kurze Zeit ihres Bestehens. 1851—1856.

43) Das handschriftliche Aktenmaterial dieser Gesellschaft ging bei der Uebernahme des Schiffsparkes derselben seitens der Schweizerischen

Nordostbahn-Gesellschaft zu Anfang des J. 1857 vermutlich ebenfalls in die Hände der letztgenannten Gesellschaft mit über.

44) Gedruckte Jahresberichte der Gesellschaft sind vorhanden für die drei Betriebsjahre 1852, 1853 und 1854. Jene für die Betriebsjahre 1851, 1855 und 1856 vermochte ich bei ausgedehnter Nachforschung nicht aufzufinden, da dieselben, wenigstens in der letzten Zeit, selbst nicht bei der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft, an welche ja das hier fragliche ältere Schaffhausener Dampfbootunternehmen überging, noch auch bei dem Staatsarchive des Kantons Schaffhausen vorlagen. Möglicherweise erschien auch für das Schlußjahr der Gesellschaft, 1856, kein Jahresbericht mehr.

Spezialschriften dieser Gesellschaft.

45) Einladung zur Aktien-Zeichnung zum Zwecke der Ausdehnung der Schweizerischen Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und Rhein. Schaffhausen 1852.

46) Akten, betreffend das Gesuch der Schweizerischen Dampfboot-Aktien-Gesellschaft für den Rhein und Bodensee wegen Öffnung der Dießenhofener Brücke. 1854.

c) Die sechs am Schlusse der zweiten Hauptperiode bestandenen einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten.

1. Die fünf mit Eisenbahnen organisch verbundenen Dampfschiffahrtsanstalten.

47) Handschriftliches Aktenmaterial.

Hinterlegungsorte für die Hauptmasse dieses Materials sind:

Baden: Die Generaldirektion der Groß. Badischen Staatseisenbahnen in Karlsruhe;

Bayern: Die Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München;

Österreich: Die K. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck;

Württemberg: Die Generaldirektion der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart;

Schweiz: Das einschlägige Material der früheren Nordostbahndirektion in Zürich dürfte nunmehr an die Kreisdirektion IV der Bundesbahnen in St. Gallen übergegangen sein.

Weiteres bezügliches Aktenmaterial besteht für die vier monarchischen Staaten bei den den betreffenden Zentralbehörden übergeordneten Ministerien, in der Schweiz bei den obersten Bundesbehörden, ferner bei den am See selbst etablierten geschäftsleitenden Dienstesstellen der einzelnen Anstalten und der politischen Hafenbehörden der einzelnen Uferstaaten. In Bayern kommt hiezu — allerdings nur in beschränktem Maße — das Aktenmaterial der Kgl. Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten, als einer Zwischenstelle zwischen der Zentralbehörde in München und der geschäftsleitenden Dienstesstelle in Lindau.

Von dem vorstehend aufgeführten handschriftlichen Aktenmaterial stand mir für gegenwärtiges Buch das bei der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen in München hinterliegende uneingeschränkt zur Benützung.

48) Gedruckte Jahresberichte, betreffend die Leistungen und Ergebnisse der einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten.

Überblick der vorliegenden Jahrgänge. [1])

Lfd. Nr.	Dampfschiffahrts-anstalten	Jahresberichte liegen vor für die Zeit von:	Dieselben sind mitenthalten in den nachverzeichneten Jahresberichten:	Anzahl von Jahrgängen
1.	2.	3.	4.	5.
1.	Kgl. Württembergische, seit 1854	$18\frac{79}{80}$—$19\frac{00}{01}$	Verwaltungsberichte der Kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten[2])	22
2.	Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft, seit 1855	1855—1900	Geschäftsberichte der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft	46
3.	Kgl. Bayerische, seit 1862	1862—1900	Betriebsnachweisungen der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten, beziehungsweise seit 1896 Staatseisenbahnen[3])	39
4.	Großh. Badische, seit 1863	1872—1875	Jahresberichte des Großh. Badischen Handelsministeriums über seinen Geschäftskreis[4])	4
		1876—1900	Jahresberichte über die Eisenbahnen und die Dampfschiffahrt im Großherzogthum Baden	25
5.	K. k. Österreichische, seit 1884	1884—1900	Berichte über die Verwaltung der K. k. Österreichischen Staatsbahnen	19
			Gesamtsumme:	155

Anmerkungen zu vorstehendem Überblicke.

¹) Außerdem sind von Interesse die Jahresberichte nachbezeichneter Eisenbahnverwaltungen, welche mit der Bodenseedampfschiffahrt in Beziehungen standen:
Vereinigte Schweizerbahnen, 1856—1902;
K. k. priv. Vorarlberger Bahn, 1872—1883;
Schweizerische Nationalbahn, 1875—1880.

²) Die „Verwaltungsberichte der Kgl. Württembergischen Verkehrsanstalten" erscheinen überhaupt erst seit dem Jahre 1879/80. Die auf die Jahre 1854/55 bis 1878/79 bezüglichen hauptsächlichsten Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse sind in den erschienenen Jahrgängen dieser Berichte rekapituliert.

³) Für das Jahr 1861, in welchem die damals in der Verstaatlichung begriffen gewesene bayerische Dampfschiffahrt noch von der Lindauer Gesellschaft auf Rechnung des Staates betrieben wurde, erschien von keiner der beiden beteiligten Seiten ein bezüglicher Jahresbericht.

⁴) Die „Jahresberichte des Großh. Badischen Handelsministeriums usw." erschienen seinerzeit vom Jahre 1873 ab und enthielten für die Jahre 1872—1875 Mitteilungen über die Großh. Badische Bodenseedampfschiffahrt. Von da ab wurden diese Mitteilungen in die „Jahresberichte über die Eisenbahnen u. s. w." aufgenommen. Für die Zeit von 1863, in welchem Jahre die Bodenseedampfschiffahrt in Baden verstaatlicht wurde, bis 1871 scheinen amtliche Mitteilungen über dieselbe überhaupt nicht veröffentlicht worden zu sein.

Spezialschriften.

49) Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft, Beschwerde derselben über den Beschluß des H. Bundesrathes vom 20. Juni 1887, betreffend die Abänderung der Verordnung über die Konzessionen der Dampfbootunternehmungen vom 24. November 1882. Zürich 1888.

50) Aus den Vorarbeiten zum Handbuch der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnverwaltung. Heft 2. „Bodenseedampfschiffahrt". Zum Dienstgebrauch. (München 1897.)

Sonstige einschlägige amtliche Drucksachen.

51) Die Verordnungs- und Amtsblätter der unter Nr. 48 (Überblick Rubrik 4) aufgeführten Eisenbahnverwaltungen, soweit sich deren Inhalt auf die ebenda (Überblick Rubrik 2) benannten, damit organisch verbundenen Dampfschiffahrsanstalten bezieht.

Diese Blätter werden ebenso wie die gedruckten Jahresberichte in der Regel zwischen den einzelnen Zentralstellen gegenseitig ausgetauscht.

52) Die Gesetz- und Regierungsblätter der einzelnen Uferstaaten mit der gleichen Inhaltsbeschränkung, wie bei Nr. 51. Die Gesamtzahl dieser Blätter, mehrere hundert Bände umfassend, dürfte in den staatlichen Zentralbibliotheken der Hauptstädte der einzelnen Uferstaaten wenigstens annähernd vollständig vorhanden sein.

53) Die Verhandlungen der parlamentarischen Körperschaften der einzelnen Uferstaaten.

Diese Verhandlungen erstrecken sich mehrfach auf die Bodenseedampfschiffahrt. Die Anzahl der bezüglichen Bände ist schon für jeden einzelnen Uferstaat eine sehr bedeutende und die Auffindung der einschlägigen Stellen darin eine schwierige.

Die Gesamtzahl aller einschlägigen Bände für sämtliche Uferstaaten, welche eine stattliche Bibliothek darstellen würde, ist nirgends konzentriert. Die lokale Zerstreuung derselben auf die Hauptstädte der einzelnen Uferstaaten und die Schwierigkeit der Zurechtfindung in diesem Massenmaterial würde für ein Eingehen auf diese Quellen Opfer an Zeit und Geld erfordern, welche mit der zu erzielenden, an und für sich ja interessanten Ausbeute nicht in entsprechendem Verhältnisse stünden.

Anzufügen sind folgende Bemerkungen:

1) Der Inhalt der unter Nr. 52 und 53 aufgeführten amtlichen Drucksachen bezieht sich, was Baden, Bayern und Württemberg anlangt, teilweise auch auf die dortigen vormaligen gesellschaftlichen Dampfschiffahrtsanstalten vor deren Verstaatlichung, allerdings in bedeutend geringerem Maße als nach Eintritt der letzteren.

2) Von einer Anführung der amtlichen statistischen Aufstellung des Bodenseeverkehres, wie sich solche in der „Statistik des Deutschen Reiches", dem „Statistischen Jahrbuch des Königreiches Bayern" usw. finden, ist deshalb abgesehen, weil die gegenwärtige Schrift andere Ziele verfolgt, als jene Arbeiten.

3) Auch die gemeindlichen offiziellen Drucksachen der größeren Städte am Bodensee, z. B. die „Verwaltungsberichte des Stadtmagistrates in Lindau", enthalten mehrfache Hinweise auf die Verhältnisse der Bodenseedampfschiffahrt.

---

2. Die Schweizerische Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen.

54) Das handschriftliche Aktenmaterial befindet sich bei den Gesellschaftsbehörden in Schaffhausen.

55) Die gedruckten jährlichen Rechenschaftsberichte der Gesellschaft erscheinen seit deren Geschäftseröffnung im Jahre 1865 regelmäßig. Für das Jahr 1896 erschienen ausnahmsweise zwei getrennte solche Berichte (vgl. Tabelle XI Anm. 1), so daß sich die Anzahl der gedruckten und sämtlich vorliegenden Rechenschaftsberichte für die Jahre 1865—1900 auf 37 beläuft.

B. Die Vereinigungen der Dampfschiffahrtsanstalten.

a) Die „Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen", als freie Vereinigung, vor 1885. (V. D. V.)

56) Die Protokolle der Verwaltungskonferenzen (autographiert oder lithographiert und unnumeriert), durch welche die Verhältnisse der einzelnen Anstalten unter einander geregelt wurden.

57) Gemeinschaftliche Transportordnung der Dampfschiffahrtsanstalten in Konstanz, Friedrichshafen, Lindau und Romanshorn. Giltig vom 1. Januar 1863 ab. Zürich 1862.
Das älteste, für den Bodensee und Rhein giltige, mit Tarifen ausgestattete, gemeinschaftliche Bodenseebetriebsreglement.

b) Die „Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen für den Bodensee und Rhein", als organisierter Verband, seit 1885. (V. D. V.*

58) Handschriftliches Aktenmaterial.

Da der Verband statutengemäß keine ständige geschäftsführende Stelle besitzt, sondern die Geschäftsführung periodisch zwischen den einzelnen beteiligten Verwaltungen wechselt und bei diesen die von Verbandes wegen zu führenden Korrespondenzen Bestandteile ihres eigenen Aktenmaterials bilden, besteht kein besonderes handschriftliches Aktenmaterial des Verbandes, als solchen. Wohl aber besitzt jede einzelne Verwaltung, nachdem die Korrespondenzen der geschäftsführenden Verwaltung für die Regel an alle übrigen Verbandsverwaltungen gleichmäßig ergehen, in ihren eigenen Akten das gesamte bezügliche Material des Verbandes. Die Einsichtnahme der einschlägigen Akten der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen bot mir demnach zugleich die dankenswerte Möglichkeit der Kenntnisnahme des fraglichen Aktenmaterials des Verbandes.

Druckschriften.

59) Die Protokolle der Verwaltungskonferenzen und der Inspektorenkonferenzen (gedruckt und numeriert), in welchen Konferenzen sämtliche wichtigen Angelegenheiten des Verbandes erörtert werden.

60) Betriebs-Reglement der Dampfschiffahrts-Verwaltungen auf dem Bodensee und Rhein für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern. Giltig vom 1. März 1895 an. Stuttgart 1895.

Das neueste für den Bodensee und Rhein giltige Reglement. Die dazu gehörigen Tarife wurden gesondert veröffentlicht.

61) Die verschiedenen Einzelvorschriften für die Diensthandhabung seitens der Verbandsorgane, von deren Aufzählung hier umsomehr Umgang zu nehmen sein dürfte, als dieselben zumeist nur die inneren Verhältnisse der Dampfschiffahrt und nicht auch deren Beziehungen zu dem verkehrenden Publikum betreffen.

c) Die Deutsche Bodenseegemeinschaft, vor 1886.

62) Das handschriftliche Aktenmaterial und die nicht zahlreichen Konferenzprotokolle der beteiligten drei deutschen staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten.

d) Die Deutsch-Österreichische Bodenseegemeinschaft, seit 1886.

63) Das handschriftliche Aktenmaterial und die nunmehr gedruckten und numerierten Konferenzprotokolle der beteiligten vier staatlichen Dampfschiffahrtsanstalten.

Bezüglich des unter Nr. 62 und 63 angeführten handschriftlichen Aktenmaterials besteht das gleiche Verhältnis wie hinsichtlich des unter Nr. 58 besprochenen.

e) Spezialschrift über die Vereinigungen usw. der Dampfschiffahrts-Verwaltungen.

64) Die Vereinbarungen des Bodenseeverkehres. Stand vom 1. Juni 1900. München. (1900.)

Eine seitens der Generaldirektion der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen erstellte, allerdings nur für den Dienstgebrauch bestimmte, sehr eingehende Zusammenfassung des Stoffes. Das Werk erscheint als ein vorzüglicher Leitfaden zur Orientierung in den außerordentlich verschlungenen einschlägigen Verhältnissen.

III. Die offizielle Kartographie.

Um die Mitte der achtziger Jahre des vorigen Jahrhundertes gerieten auf dem Bodensee in kurzer Folge mehrere Dampfschiffe auf den Grund und suchte man die Ursache für diese Unfälle allgemein in dem Mangel ausreichender Behelfe über die Tiefenverhältnisse dieses Sees. Deshalb zog auf Veranlassung des um die Angelegenheiten des Bodensees stets bemühten Grafen E. Zeppelin die Kgl. Württembergische Regierung „die Frage der Herstellung einer allen Bedürfnissen entsprechenden neuen Karte des Bodensees und seiner Umgebung" in Erwägung und fand diese Herstellung durch eine auf Einladung dieser Regierung aus Vertretern aller Uferstaaten gebildete „Vollzugskommission" (kurzweg genannt die „Internationale Kartenkomission") in den J. 1886—1893 statt. Während ihrer Arbeit hatte diese Kommission bald die Überzeugung gewonnen, daß die Karte bei der zuerst ins Auge gefaßten Vorausstellung des nautischen Zweckes derselben einen Umfang erhalten müßte, welcher dieselbe für deren weiter beabsichtigte wissenschaftliche Benützung unhandlich gestalten würde.

Nachdem ungefähr zu der gleichen Zeit die nach dem Untergange des bayerischen Dampfschiffes „Stadt Lindau" (8. Oktober 1887) zur ersten Beurteilung dieses Unfalles zusammengetretene „Internationale Kommission unparteiischer Sachverständiger" die Notwendigkeit der baldigen Erstellung, einer besonderen Schiffahrtskarte für den Bodensee betont hatte nahmen die V. D. V.* die Erstellung einer solchen selbst in die Hand, wobei dieselben das von der vorgenannten Internationalen Kartenkommission ihnen bereitwilligst zur Verfügung gestellte Material als Grundlage benützten und entsprechender spezieller Ergänzung zuführten.

Bei dieser Sachlage konnte die Internationale Kartenkommission für ihre Aufgabe von dem Überwiegen des nautischen Gesichtspunktes absehen und mehr den wissenschaftlichen Zweck in den Vordergrund stellen. Die in diesem Sinn erstellte Internationale Karte — vgl. Nr. 65 — wurde im J. 1895 veröffentlicht, nachdem Graf Zeppelin, welcher der erwähnten Kommission, als Leiter der wissenschaftlichen Sektion derselben, zugehörte, bereits im J. 1893 in der unter 1c angeführten Abhandlung über die Arbeit der Kommission ausführlich berichtet hatte.

Die Schiffahrtskarte der V. D. V.* — vgl. Nr. 66 — wurde im J. 1896 für den Dienstgebrauch herausgegeben. Wenn nun Graf Zeppelin in seiner soeben genannten Abhandlung von einer gegen Ende der achtziger Jahre erschienenen offiziellen, aber nicht einwandfreien „Bodenseeschiffahrtskarte" spricht, so dürfte hier anscheinend eine derartige Karte in Frage kommen, welche damals von einer der vereinigten Verwaltungen als pro-

visorischer Vorläufer der Verbandskarte von 1896 zunächst für **ihren** Zweck gefertigt worden sein mag.

Hand in Hand mit der Erstellung der Schiffahrtskarte der V. D. V.* erfolgte auch jene der **Situationspläne der einzelnen Hafenanlagen und Landestellen** — vgl. Nr. 68 —, welche Pläne gleichsam zur Ergänzung der fraglichen Karte dienen.

Auch die gemeinsamen **Fahrplanplakate** der V. D. V.* — vgl. Nr. 67 — enthalten seit langer Zeit eine Bodenseekarte mit Einzeichnung der hauptsächlichsten Schiffskurse.

In der Zeit von 1886—1897 zeigten die auf die jeweiligen Sommerfahrordnungen bezüglichen Plakate statt dieser Karte eine bedeutend größere farbige Reliefdarstellung der Bodenseeufer.

Nach vorstehendem ergeben sich nachbezeichnete **offizielle** Karten des Bodensees mit Beziehung auf die Schiffahrt:

65) **Bodenseekarte,** herausgegeben von der Vollzugskommission für Erstellung einer Bodenseekarte im Auftrage der fünf Staaten Baden, Bayern, Österreich-Ungarn, Schweiz und Württemberg. Erstellt durch das Eidgenössische topographische Bureau in Bern.
2 Blätter im Maßstabe von 1 : 50000. Bern 1895.

66) **Bodenseekarte für Schiffahrtszwecke,** ausgearbeitet im Auftrage der Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen für den Bodensee und Rhein vom k. und k. militär-geographischen Institute in Wien. Mit Benützung der von der Vollzugskommission der Bodenseeuferstaaten für die Herstellung einer Bodenseekarte in den J. 1889 bis 1891 ausgeführten Tiefenmessungen und der vom Personal der Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten in den J. 1890, 1891 und 1892 gemachten hydrographischen Aufnahmen des Ufers, der Häfen und der Anlandestellen.
4 Blätter im Maßstabe von 1 : 25000. Wien 1896.

67) Die kartographische Darstellung des Bodensees auf den Semestralfahrplanplakaten der V. D. V.*
Diese Darstellung liegt der am Schlusse des gegenwärtigen Buches angefügten „Verkehrskarte des Bodenseegebietes" zugrunde.

68) Die Situationspläne der einzelnen Häfen und Anlandestellen des Bodensees am Rande der unter Nr. 66 angeführten Karte und auf Einzelblättern.

Nachtrag.

Zu vorstehender, behufs Gewinnung fester Ordnungsnummern für die einzelnen Vorträge am 1. Mai 1905 abgeschlossenen Uebersicht kommen hinzu:

69) (Oswald, K. v.,) Die Bayerischen Staats-Verkehrs-Anstalten in der Zeitperiode 1880—1900. Als Manuskript gedruckt. München 1900. S. 67 f. Bodenseedampfschiffahrt.

Aktenmäßige Gedenkschrift des bei der Entwicklung der erwähnten Anstalten während der genannten Zeitperiode amtlich hervorragend tätigen, jüngst verstorbenen Verfassers, — deren Einreihung in die vorstehende Uebersicht unlieb übersehen wurde.

70) Der neue bayerische Bodenseedampfer „Lindau". Mit kurzem Rückblick auf die Entwicklung der Bodenseedampfschiffahrt. (Bayerische Verkehrsblätter. Organ des bayerischen Verkehrsbeamtenvereins. München 1905. S. 338 f) Vgl. die Bemerkung zu No. 9.

71) **Kech,** Dr. E., Die Gründung der Großh. Badischen Staatseisenbahnen. Beitrag zur Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik. Karlsruhe 1904.

Eine interessante Ergänzung zu No. 19 — mir nachträglich erst bekannt geworden.

72) **Wiedemann,** Dr. C. P., Die geschichtliche Entwicklung der schweizerischen Eisenbahngesetzgebung. Zürich 1905.

Die Schrift bietet eine weitere wertvolle Bereicherung der seither knappen allgemeinen Eisenbahngeschichte der Schweiz.

73) **Becker,** F., Wasserstraßen zu und in der Schweiz. Eine verkehrsgeographische Studie. Zürich 1904.

Tritt für die Schiffbarmachung des Oberrheines vom Bodensee ab über Schaffhausen nach Basel u. s. w. ein — mir ebenfalls erst nachträglich bekannt geworden.

74) **Gelpke,** R., Die Rhein-Großwasserstraßenverbindung Bodensee-Rotterdam. (Münchener Neueste Nachrichten 1905 No. 104.)

---

75) Als Ergänzung zu No. 48 und 55.

Die Jhrg. 1901 mit 1903 der dort beregten gedruckten Jahresberichte, dann die auf die gleiche Zeit treffenden Jahresberichte der neuen Schweizerischen Bundesbahnen.

76) Als Ergänzung zu No. 59.

Die Protokolle der seit 1901 abgehaltenen V. D. V.-Kfzn.* und Inspektorenkonferenzen.

77) Als Ergänzung zu No. 63.
Die Protokolle der seit Anfang 1901 stattgefundenen Konferenzen der Deutsch-Österreichischen Bodenseegemeinschaft.

Erwähnung verdient hier auch:

78) **Becker**, F., Karte vom Bodensee und Rhein mit den angrenzenden Gebieten von Baden, Württemberg, Bayern, Österreich nnd der Schweiz. Maßstab 1 : 125 000. Bern 1905.
Diese Karte wurde von dem „Verein für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung" (vgl. No. 1) und dem „Bodensee-Verkehrs-Verein" (vgl. No. 3) gemeinsam herausgegeben und kommt derselben, wenn sie auch nicht zu der „Offiziellen Kartographie" im strengeren Wortsinne zählt, dennoch eine gewisse offiziöse Bedeutung zu.

Während des Druckes des gegenwärtigen Buches erschien:

Als Fortsetzung zu No. 37.

Bernhardt, R., Die schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung. II. Die Greinabahn, Vergleichung mit der Splügenbahn. Zürich 1906.

Wirtschafts- und Verwaltungsstudien

mit

besonderer Berücksichtigung Bayerns.

Herausgegeben

von

Dr. Georg Schanz,

Prof. d. Nationalökonomie, Finanzwissenschaft u. Statistik
an der Universität Würzburg.

---

d. I. **G. Schanz, Zur Geschichte der Kolonisation und Industrie in Franken.** (XVIII, 426 S. Text u. 354 S. Urkunden.) 1884. 12 M.

d. II. **L. Hoffmann, Ökonomische Geschichte Bayerns unter Graf Montgelas.** 1799—1817. (IV u. 146 S.) 1885. 2 M.

d. III. **G. Zoepfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung.** Mit 2 Karten. (VIII u. 348 S.) 1894. 5 M.

d. IV. **A. Köberlin, Der Obermain als Handelsstraße im späteren Mittelalter.** (VIII u. 70 S.) 1899. 1 M. 80 Pf.

d. V. **Wilh. Mayer, Anerben- und Teilungssystem dargelegt an den zwei pfälzischen Gemeinden Gerhardsbrunn und Martinshöhe.** Mit 3 Karten. (VIII u. 48 S.) 1899. 2 M.

d. VI. **Robert Schachner, Das bayerische Sparkassenwesen.** Mit 1 Tabelle. (X u. 132 S.) 1900. 3 M.

Bd. VII. **Friedr. Lindner, Die unehelichen Geburten als Sozi phänomen.** Ein Beitrag z. Statistik d. Bevölkerungsbewegung im Köni reich Bayern. Mit 2 Karten. (X u. 238 S.) 1900. 4 M. 80 P

Bd. VIII. **Bruno Kmiotek, Siedelung und Waldwirtschaft im Sal forst.** Ein Beitrag zur deutschen Wirtschaftsgeschichte. Mit ein Karte des Salzforstgebiets. (X u. 194 S.) 1900. 3 M. 60 P

Bd. IX. **K. Heil, Die Reichsbank und die bayerische Notenbank i ihrer gegenseitigen Entwicklung in Bayern 1876—1399.** Mi 1 Karte. (XII u. 68 S.) 1900. 1 M. 60 Pf.

Bd. X. **Friedr. Müller, Die geschichtliche Entwicklung des land-wirtschaftlichen Genossenschaftswesens in Deutschland von 1848/49 bis zur Gegenwart.** (XX u. 552 S.) 1901. 10 M.

Bd. XI. **Fr. Lohmann, Die Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern.** Mit einer Karte. (X u. 238 S.) 1901. 6 M. 50 Pf.

Bd. XII. **A. R. Maier, Der Verband der Glacéhandschuhmacher und verwandten Arbeiter Deutschlands. 1869—1900.** (VIII u. 392 S.) 1901. 8 M.

Bd. XIII. **Otto Rustmann, Zur Frage der Mobiliar-Feuerversicherung im Königreiche Bayern.** (VIII u. 82 S.) 1902. 1 M. 50 Pf.

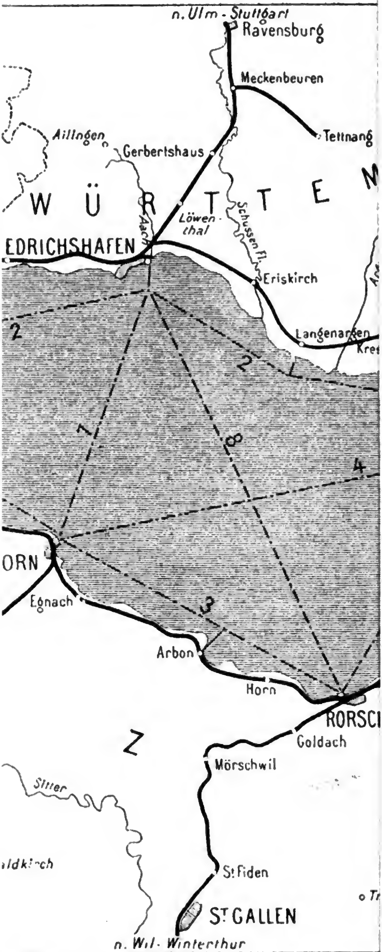
Bd. XIV. **Ernst Heubach, Die zukünftige Verkehrsentwicklung auf dem regulierten Main mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Würzburg.** (X u. 74 S.) 1902. 1 M. 80 Pf.

Bd. XV. **M. R. Weyermann, Das Verlagssystem der Lauschaer Glaswaren-Industrie u. s. Reformierung.** (X u. 154 S.) 1902. 3 M. 50 Pf.

Bd. XVI. **Gottfried Hartung, Die bayerischen Landstraßen, ihre Entwicklung im XIX. Jahrhundert und ihre Zukunft.** Eine historisch-kritische Studie aus dem Gebiet der bayerischen Verkehrspolitik. (VIII u. 108 S.) 1902. 2 M.

Bd. XVII. **Arthur Hübschmann, Die obligatorische Mobiliarbrand-versicherung in der Schweiz.** (VIII u. 92 S.) 1902. 2 M. 40 Pf.

iietes.



ırpläne der **Vereinigten Dampfschi**
uch gestandenen Cliches erstellt. Die

Bd. XVIII. **Hermann Limburg, Die königl. Bank zu Nürnberg in ihrer Entwicklung 1780—1900.** (X u. 184 S.) 1903. 4 M. 25 Pf.

Bd. XIX. **Franz Xaver Habersbrunner, Die Lohn-, Arbeits- und Organisationsverhältnisse im deutschen Baugewerbe, mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Arbeitgeberbundes für das Baugewerbe.** (XIV. u. 260 S.) 1903. 5 M. 50 Pf.

Bd. XX. **Emil Herzfelder, Das Problem der Kreditversicherung mit besonderer Berücksichtigung der berufsmäßigen Auskunftserteilung und des außergerichtlichen Vergleichs.** (X u. 226 S.) 1904 4 M. 80 Pf.

Bd. XXI. **Fr. Pernwerth von Bärnstein, Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung während ihrer ersten Hauptperiode. 1824—1847.** Unter Benützung amtlicher Quellen (XIV. u. 241 S.) 1905. 5 M. 40 Pf.

Bd. XXII. **Fr. Pernwerth von Bärnstein, Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung im Zusammenwirken mit den Eisenbahnen während ihrer zweiten Hauptperiode. (1847—1900).** Mit 1 Karte. Unter Benutzung amtlicher Quellen. (XV u. 302 S.) 1906. Mk. 7.—.

Bd. XXIII. **Valentin Steinert, Zur Frage der Naturalteilung.** Eine Untersuchung über die bäuerlichen Verhältnisse des fränkischen Grabfeldes. (VIII u. 66 S.) 1905. 1 M. 50 Pf.

Bd. XXIV. **Masao Kambe, Der russisch-japanische Krieg und die japanische Volkswirtschaft.** (VII u. 75 S.) 1905. 1 M. 80 Pf.

Bd. XXV. **Siegfried Mehler, Die Volksversicherung in der Schweiz.** (VIII u. 123 S.) 1905. 2 M. 50 Pf.

Bd. XXVI. **Heinrich Jenne, Das landwirtschaftliche Unterrichtswesen in Bayern.** (X u. 286 S.) 5 M. 50 Pf.

Bd. XXVII. **B. [Endrucks, Die Besteuerung des Wandergewerbes in den deutschen Bundesstaaten.** ca. 19 Bog., ca. 3 M. 50 Pf.

Eheberg, Prof. D. K. Th., **Finanzwissenschaft.** 8. Auflage. 8 M., geb. 9 M. 25 Pf.

Schmelzer, Fritz, **Tarifgemeinschaften, ihre wirtschaftliche, sozialpolitische und juristische Bedeutung mit besonderer Berücksichtigung des Arbeitgeberstandpunktes.** 2. Aufl. 2 M. 80 Pfg.

Druck von Reinhold Berger in Lucka S.-A.